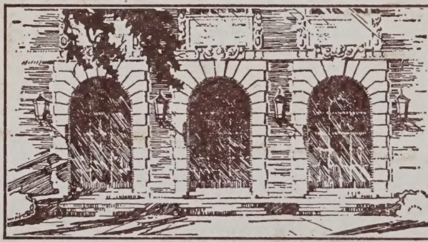
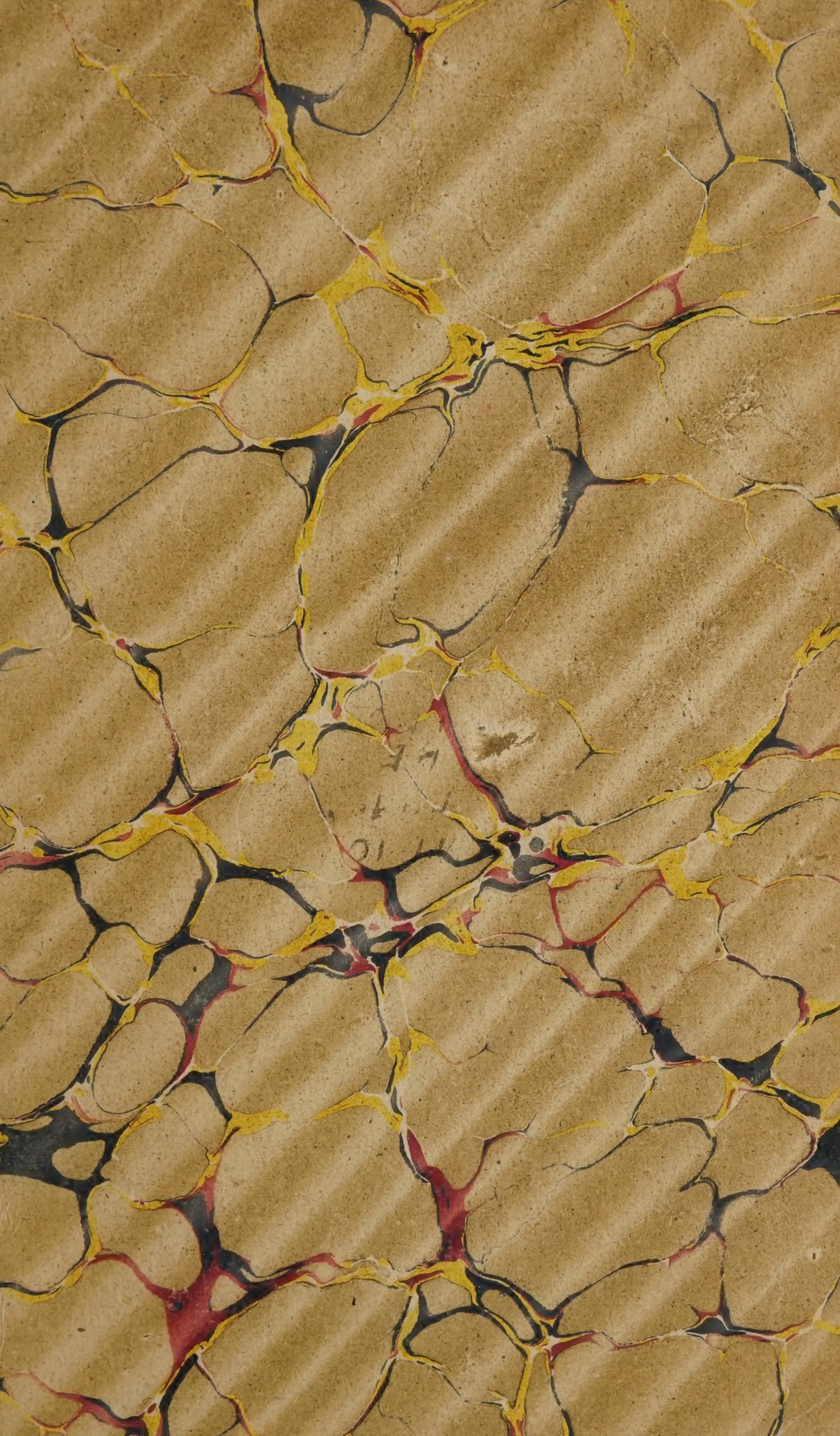


LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

LAW





Comp L
I
Revue

TABLES GÉNÉRALES

DE LA

REVUE INTERNATIONALE DE DROIT MARITIME

MARSEILLE

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE SALÉSIENNES

Rue des Princes, 78

TABLES GÉNÉRALES

DE LA

REVUE INTERNATIONALE

DE

DROIT MARITIME

PUBLIÉE SOUS LA DIRECTION DE

F. C. AUTRAN

Avocat à Marseille, Docteur en Droit, Licencié ès-lettres.

PAR

P. BONTOUX
Avocat

R. DE BÉVOTTE
Avocat, Docteur en Droit

1885-95

PARIS

CHEVALIER-MARESCQ et Cie, ÉDITEURS

20, RUE SOUFFLOT, 20

—

1897

341.05
R E
Index
v.1-10

Au moment où paraît cette Table qui résume les dix premières années de la Revue, qu'il me soit permis de remercier les souscripteurs qui, dès l'apparition de cette publication sont venus me prêter leur appui, et qui, par leur empressement, m'ont permis d'espérer n'avoir pas fait une œuvre inutile. — J'ai également à cœur d'exprimer ma gratitude aux collaborateurs Français et Étrangers dont le zèle ne s'est jamais ralenti, et dont les noms, le talent, le dévouement, ont été mes meilleurs garants auprès du public. Cette Table permettra d'apprécier les efforts auxquels ils se sont livrés pour grouper dans un recueil un ensemble de documents de nature à intéresser le monde du droit et celui des affaires. Dans ce champ si vaste de la législation maritime internationale, nous n'avons pas la prétention d'avoir complètement atteint le but que nous poursuivions. Nous serons assez récompensés de notre peine, si nos travaux paraissent de nature à rendre moins ardue l'étude des questions si délicates qui relèvent du droit maritime, et de celles, plus difficiles encore, qui naissent du conflit des lois. — Notre ambition sera satisfaite, si ce livre rend plus facile le labeur de ceux qui viendront après nous et qui assisteront à la réalisation de ce progrès encore à l'état de rêve : l'unification des lois maritimes.

F. C. AUTRAN

315299

PRINCIPAUX COLLABORATEURS DE LA REVUE

DEPUIS SA FONDATION

B. ABRAM, *avocat, ancien bâtonnier*, Aix.
W. ADAMOWITCH, *privat Docent à l'Univ. imp.*, St-Pétersbourg.
C. D. ASSER, *avocat*, Amsterdam.
BARDAUT, *avocat*, Constantinople.
P. BAUDOIN, *avocat*, Rouen.
L. BAUCHET, *professeur à la Faculté de Droit*, Nancy.
S. BELLAÏS, *avocat*, Marseille.
G. BENFANTE, *avocat*, Palerme.
E. BENSA, *avocat aux Hautes-Cours d'Italie*, Gênes.
L. BÉRAUD, *avocat*, La Rochelle.
CH. CAUVET, *avocat, secrétaire de la Présidence du Tribunal de Commerce de Marseille.*
CAVROIS, *avocat, ancien bâtonnier*, Dunkerque.
H. CHAUFFARD, *avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation.*
A. DE COURCY, *directeur de la Cie Gle d'Assurances Maritimes*, Paris.
F. DAGUIN, *avocat, secrétaire général de la Soc. de leg. comp.*, Paris.
DANJON, *professeur à la Faculté de Droit*, Caen.
A. DAUPHIN, *avoué à la Cour*, Aix.
G. DAVID, *avocat*, Marseille.
DELARUE, *avocat*, Paris.
ET. ETIENNEZ, *avoué*, Nantes.
FIORE-GORIA, *avocat*, Rome.
E. GENEVOIS, *avocat*, Nantes.
P. GOVARE, *avocat, bâtonnier*, Dunkerque.
DE GRANDMAISON, *avocat*, Le Hâvre.
G. GRANIER, *avocat*, Marseille.
J. E. GRAY HILL, Liverpool.
GUERRAND, *avocat*, Le Hâvre.
HARRINGTON PUTNAM, *avocat*, New-York.
V. JACOBS, *avocat, min. d'État*, Bruxelles.
J. JOURDAN, *député, avocat, juge supp.*, Marseille.
J. P. KIRLIN, *attorney*, New-York.
E. LAIROLLE, *avocat*, Nice.
A. LAURIN, *doyen de la Faculté d'Aix.*
V. LEBANO, *avocat*, Naples.
A. MAETERLINCK, *avocat*, Anvers.
MANASSE, *avocat*, Constantinople.
MARAIS, *avocat*, Rouen.
G. MARTINEAU DES CHESNEZ, *conseiller à la Cour*, Alger.
D. G. MARTINOLICH, *avocat*, Trieste.
A. MASSON, *agréé*, Rouen.
S. A. MATESI, *avocat*, Syria.
R. MAZERAT, *commissaire de la Marine.*
MICHEL-JAFFARD, *premier Président*, Aix.
MOLENGRAAF, *professeur à l'Univ. d'Utrecht.*
B. MOREL-SPIERS, *docteur en Droit*, Dunkerque.
A. MOSSÉ, *avocat*, Tunis.
E. NAQUET, *procureur général*, Aix.
A. NAZEREAU, *avoué à la Cour*, Bordeaux.
OUWERX, *avocat*, Bruxelles.
A. PADOA-BEY, *avocat, bâtonnier*, Alexandrie.
PICHELIN, *avocat, docteur en Droit*, Nantes.
F. W. RAIKES, *Q. C. LL. D.*, Londres.
R. ROY-DE-CLOTTE, *avocat*, Bordeaux.
A. SÉBILLEAU, *avoué*, Rochefort.
A. SOREL, *directeur de la Cie Gle d'Assurances Maritimes*, Paris.
R. VALENSI, *avocat*, Marseille.
A. VERBAERE, *avocat*, Gand.
R. VERNEAUX, *avocat*, Paris.
A. VIDAL-NAQUET, *avocat*, Marseille.
E. E. WENDT, *D. C. L.*, Londres.

TABLES GÉNÉRALES

DE LA

REVUE INTERNATIONALE DE DROIT MARITIME

TABLE ANALYTIQUE

A

AAKSCHIP. — V. *Abordage maritime.*

ABANDON

1. ALLEMAGNE. — *Danger grave. Capitaine. Absence de faute. Conseils maritimes. Décisions. Valeur.* — L'abandon du navire est suffisamment justifié, quand l'équipage a de sérieuses raisons de se considérer comme menacé d'un danger grave, selon toute apparence inévitable et sans issue. — Les décisions des conseils maritimes (Seeamter), qui ont retiré au capitaine son brevet pour défaut des qualités exigées pour l'exercice de sa profession, ne lient en aucune façon les tribunaux sur la question de savoir s'il existe à sa charge une faute engageant civilement sa responsabilité. — Ihnen c. Norddeutsche-Versicherungs-Gesellschaft. — Tribunal supérieur hanséatique, 30 janvier 1885, II, p. 54.

ABANDON D'ACTIF. — V. *Faillite.*

ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET.

DIVISION

Ch. I. *Doctrine.* — Ch. II. *Dans quels cas et à raison de quelles dettes l'abandon est libératoire.* — Ch. III. *A quel moment l'abandon doit être fait.* — Ch. IV. *Quels objets doit comprendre l'abandon.* — Ch. V. *Des effets de l'abandon.*

CHAPITRE I. — Doctrine.

1. FRANCE. — Loi du 19 février 1889. Effet au point de vue de l'abandon de l'art. 216. (M. Lavigne). — VIII, p. 182.

2. Action en contribution contre les chargeurs comprise dans l'abandon. (M. A. Laurin). — III, p. 234.

3. Abordage. Armateur. Abandon possible même après délaissement. Ce qu'il doit comprendre, montant de l'assurance non compris. Loi applicable. Législation comparée, (M. Valroger). — II, p. 483.

4. Copropriétaire. Abandon admis (M. de Valroger). — II, p. 490.

CHAPITRE II
Dans quel cas et à raison de quelles dettes l'abandon est libératoire.

5. FRANCE. — *Caractère. Droit strictement civil. Armateur étranger. Inapplication.* — La faculté accordée par l'art. 216 C.com. au propriétaire d'un navire, de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine, en faisant abandon du navire et du fret, doit être comprise dans la classe

des droits strictement civils, dont le bénéfice est réservé aux Français seuls, hors les cas spéciaux où les traités les concèdent expressément par voie de réciprocité à des étrangers. — Hendrick, Wilsons sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

6. *A qui il doit être fait.* — L'abandon du navire et du fret n'opère libération, aux termes de l'art. 216 du Code de commerce, qu'autant qu'il est fait à tous les créanciers et non à un seul en paiement d'une dette personnelle du propriétaire du navire. — Marine c. Cormerais et Cap. Molgat. — Nantes, 13 juin 1888, IV, p. 682.

7. *Conditions. Etat du navire.* — L'armateur ne peut effectuer l'abandon du navire, qu'à la condition de l'avoir maintenu ou rétabli dans le même état qu'après l'abordage. — Barker c. Cie gén. Transatlantique. — Bordeaux, 15 février 1887, III, p. 416.

8. *Bâtiment de mer. Définition. Armement et équipages spéciaux. Remorqueur.* — La faculté d'abandon, accordée aux propriétaires de navires par l'article 216 du Code de commerce, doit être appliquée aux bâtiments de mer qui ont un armement et un équipage qui leur sont propres, font un service spécial et sont employés à une industrie particulière, sans qu'il y ait à se préoccuper de la nature du commerce auquel ils sont affectés. — Un remorqueur qui réunit ces conditions peut donc faire l'objet d'un abandon valable. — Vve Schœffer c. Cap. Hubert et Cie des Abeilles, Cap. Laurent et Cie gén. Transatlantique. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

9. *Allège.* — Il n'y a lieu à l'abandon que lorsque l'abordage s'est produit entre deux navires de mer. — Bergmann c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

10. *Gabares.* — L'art. 216 du Code de commerce, relatif à la faculté d'abandon, ne vise que les bâtiments de mer. — Par suite, l'entrepreneur de transports par eau, propriétaire de gabares faisant le service d'allèges en Loire, ne peut, pour se décharger de la responsabilité qu'il pourrait encourir par suite du naufrage d'une gabare, faire l'abandon qu'autorise l'art. 216 du Code du commerce. — Languet et Cie c. Bevan et Cie, Simon et Crevel. — Rennes, 9 juin 1890, VII, p. 14.

11. *Chaland. Navire armé au cabotage.* — L'abandon peut être fait par l'armateur d'un navire armé au cabotage ; un chaland doit rentrer dans cette catégorie. — Tesnière et Marion frères c. Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris. — Hâvre, 2 juillet 1888, IV, p. 286.

12. *Chaland Navire. Assimliation impossible. Echouement. Etat. Dépenses d'extraction. Art. 216 Code de commerce.* — L'article 216 du Code de commerce, en vertu duquel le propriétaire d'un navire échoué ou qui a causé des avaries aux ouvrages d'un port peut se libérer envers l'Etat de toutes dépenses d'extraction et de tous dommages-intérêts par l'abandon du navire et du fret, ne saurait être appliqué au propriétaire d'un chaland affecté au transport de boues extraites à la drague et échoué dans un port. — Serrure c. Etat. — Cons. d'Etat, 21 janvier 1892, IX, p. 459.

13. *Chaloupe. Abandon en rade.* — L'article 216 du Code de commerce, qui autorise l'armateur à se libérer des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret, n'a été édicté que pour les navires équipés en vue des expéditions lointaines et n'est pas applicable à de simples chaloupes. — En conséquence, l'armateur d'une chaloupe employée sur une rade, déclaré responsable d'un abordage causé par la faute de l'équipage, ne peut s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon de la chaloupe. — Vally c. Bédier. — Réunion, 9 mai 1893, IX, p. 500.

14. *Abordage. Navire au bornage. Qualité établie par le rôle d'équipage. Insuffisance* — Le rôle d'équipage ne suffit pas à établir la qualité de navire au bornage et à rendre possible l'exercice du droit d'abandon, en l'absence d'acte de francisation, surtout lorsque le rôle est postérieur à l'accident. — Bergmann c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

15. *Port de mer. Navire coulé. Epave. Enlèvement. Frais. Charge de l'Etat. Voirie maritime. Contravention. Nullité.* — Aux termes de la loi du 12 août 1885, portant modification de l'art. 216 C. com., le proprié-

taire d'un navire peut, en cas de naufrage dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret. — En conséquence, lorsque l'armateur a fait signifier régulièrement à l'État qu'il faisait abandon d'un navire coulé dans un port, il ne peut être tenu d'aucun des frais occasionnés par l'extraction de l'épave. — Il n'encourt de même aucune amende à raison des procès-verbaux qui peuvent être dressés par la voirie maritime postérieurement à la signification de cet abandon. — Ministère public c. Olivari et Narizzano. — Conseil de préfec. des Bouches-du-Rhône, 2 décembre 1890, VI, p. 458.

16. *Conseil de préfecture. Contravention de grande voirie. Abordage. Epave. Non-relèvement. Eaux françaises. Armateur anglais. Loi française. Application.* — Le Conseil de préfecture, saisi d'une poursuite dirigée contre un armateur anglais pour contravention de grande voirie (non-relèvement d'une épave en Seine après délai fixé), ne peut appliquer d'autre loi pour apprécier les moyens de défense du poursuivi que la loi française qui a motivé les poursuites. — En conséquence, doit échapper aux poursuites dirigées contre lui pour frais de relèvement l'armateur anglais qui, conformément à la loi française, a fait l'abandon de l'épave de son navire abordeur et du fret à l'Etat, qui a opéré le relèvement. — Cet abandon est valable : 1° alors même qu'il serait fait entre les mains du préfet, représentant l'Etat, au lieu de l'être par l'intermédiaire du consul anglais, ainsi que le prescrit la convention des 22 et 27 novembre 1889 ; 2° et alors qu'il serait fait collectivement à l'Etat et aux armateurs des navires abordés, la loi de 1885 ayant eu pour but de limiter toute réparation du dommage causé en eaux françaises à l'abandon du navire et du fret. — En conséquence, on ne peut, dans ces conditions, décider que l'armateur anglais abordeur paiera 8 livres sterling par tonneau de jauge, conformément à la loi anglaise. — Burnett and sons c. Préfet. — Cons. de Préfecture Seine-Inférieure, 10 février 1893, IX, p. 244.

17. *Navire échoué dans un port. Abandon à l'Etat. Absence de contravention.* — Aux termes de la loi du 12 août 1885, portant modification de l'art 216, C. comm., le propriétaire d'un navire peut, en cas de naufrage dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord. — En conséquence, lorsque le propriétaire d'un navire échoué dans le chenal d'entrée d'un port, mis en demeure d'opérer le renflouement, déclare faire l'abandon de ce navire et du fret, aucune contravention ne peut être relevée à sa charge. — Etat c. Chegaray. — Conseil d'Etat, 27 mai 1887, III, p. 269.

18. *Accident. Marin blessé. Armateur. Libération.* — L'accident survenu à un marin tombé d'une enfléchure en mauvais état doit être considéré comme dû, partie au risque professionnel, partie au défaut de surveillance du capitaine ; et, par suite, celui-ci est passible de dommages-intérêts envers le blessé. — En ce cas, l'armement est civilement responsable de la condamnation prononcée contre le capitaine, mais peut, conformément au droit commun, s'en libérer par l'abandon du navire et du fret. — Guillou c. cap. Roy et syndic Hubeau. — Hâvre, 23 janvier 1894, X, p. 66.

19. *Vente du navire. Paiement partiel. Abandon impossible.* — L'armateur, propriétaire du navire, ne peut en faire l'abandon quand il l'a vendu volontairement à un tiers et qu'il a touché une partie du prix de cette vente. Il est donc responsable des obligations contractées par le capitaine, mais sa responsabilité est limitée à la somme qu'il a reçue de l'acheteur du navire. — Baujeu c. Gourdon-Launay. — Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296.

20. *Etendue du droit d'abandon. Capitaine. Faute. Dépens de l'instance.* — Le propriétaire du navire peut, par l'abandon du navire et du fret, conformément à l'art. 216 du

Code de commerce, se libérer de l'obligation de payer les dépens de l'instance rendue nécessaire pour établir la faute du capitaine. — Cap. Lemerle c. Luminais et Auzary et capitaine Goudebranche. — Nantes, 26 décembre 1888, IV, p. 690.

21. *Droits de pilotage.* — Lorsqu'un pilotage a été effectué, qu'aucune faute n'est relevée contre le pilote, et qu'aucune plainte n'est déposée contre lui, les droits de pilotage sont dus solidairement par le capitaine et l'armateur, même en cas de perte totale du navire par naufrage. — L'armement ne peut se libérer du paiement de ces droits par l'abandon du navire et du fret, fait conformément à l'art. 216 C. comm. — Barudé c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 19 novembre 1891, VII, p. 300.

22. *Transport du matériel de l'État. Perte. Abandon impossible.* — Lorsqu'une compagnie de transports maritimes a passé avec l'Etat un contrat pour le transport d'approvisionnements et d'effets militaires, et s'est reconnue, aux termes du cahier des charges, responsable du matériel qu'elle transporte, depuis la réception par elle de son chargement jusqu'à la livraison, elle ne peut, pour s'affranchir de cette responsabilité en cas de naufrage, se prévaloir de l'abandon du navire et du fret dans les conditions prévues par l'art. 216 c. com. — Etat c. Cie gén. Transatlantique. — Cons. d'Etat, 10 novembre 1887, III, p. 535.

23. *Offre de la valeur du navire abordé. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Insuffisance.* — L'article 216 du Code de commerce, créant une faveur, doit être entendu littéralement et exclut tout mode de libération autre que l'abandon du navire et du fret. — Spécialement, le propriétaire du navire abordeur ne saurait s'affranchir de la responsabilité du préjudice causé, en déposant en mains tierces la valeur estimative du navire abordé, à titre de cautionnement. — Bonnin et Cie c. cap. Sadewasser. — Rouen, 25 janvier 1893, VIII, p. 665.

24. *Armateur. Responsabilité personnelle. Art. 216. Inapplication.* — Le propriétaire d'un navire ne peut, aux termes de l'art. 216 C. comm.' faire l'abandon de son navire et du fret que pour s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine. — Lors donc que les juges du fond constatent des faits impliquant la responsabilité personnelle du propriétaire du navire, c'est avec raison qu'ils refusent de valider l'abandon offert par ce dernier, sans qu'il soit besoin de rechercher si le navire était ou non un bâtiment de mer. — Languet c. Bevan — Cassation, 15 mai 1892, VIII, p. 5.

25. *Armateur. Engagements personnels.* — Les propriétaires de navires ne peuvent invoquer la faculté d'abandon accordée par l'art. 216 C. com., pour se libérer de leurs engagements personnels. — Hardibelle et autres c. Louvert et Navet. — Dunkerque, 31 mars 1887, II, p. 669.

26. *Armateur. Faute personnelle.* — Le contrat d'affrètement ne limite pas la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire et du fret ; l'abandon de l'art. 216 s'applique aux seules fautes du capitaine et ne peut s'étendre aux fautes et engagements qui sont personnels à l'armateur. — Rousseau c. Dupuy-Robial. — Rouen 1er juillet 1889, V, p. 215.

27. *Fournitures de victuailles. Contrats passés avec les agents de l'armateur. Obligation personnelle. Abandon impossible* — Un armateur ne peut se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des fournitures de victuailles faites à ses navires, quand il se trouve personnellement obligé envers les fournisseurs. — Notamment, la faculté d'abandon ne peut être opposée à des fournisseurs qui ont traité avec les agents de l'armateur, lorsqu'il est établi qu'il existait entre ces agents et l'armateur lui-même une participation pour l'exploitation de la ligne desservie par les navires auxquels les fournitures ont été faites. En pareil cas, la responsabilité personnelle de l'armateur se trouve en effet engagée vis-à-vis des tiers à raison des actes faits par ses agents pour l'exploitation précitée, et les actes qu'ils ont passés pour les fournitures de victuailles se rapportent précisément à cette exploitation. — R. Ferri et Cie, c. Lavergne et le marquis de Campo. — Marseille, 29 juillet 1887, III, p. 316.

28. *Navire anglais. Abordage en pleine mer.* — En cas d'abordage en

pleine mer entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret, la loi anglaise ne contenant, à cet égard, aucune disposition analogue à celle de l'art. 216 C. com. français. — Hendrick et Wilson sons c. Guignon et Tandonnet.— Cass., 4 novembre 1891, VII, p. 242.

29. *Loi anglaise. Abandon impossible. Paiement à forfait de 8 livres sterling par tonneau de jauge.* — En cas d'abordage en pleine mer entre un navire français abordage et un navire anglais, reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut, en invoquant l'art. 216 C. com., prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret ; il peut seulement invoquer le bénéfice de la loi anglaise, qui lui permet de se procurer sa libération à forfait, moyennant le paiement de huit livres sterling par tonneau de jauge de son navire. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

30. *Abordage maritime. Armateur anglais. Loi anglaise. Abandon impossible.* — L'abordage survenu dans les eaux maritimes françaises constitue un quasi-délit ; et le capitaine, auteur direct de ce quasi-délit, doit être jugé, en vertu de l'art. 3 du Code civil, conformément à la loi française. Mais l'armateur, qui n'est en cause que comme mandant du capitaine, ne peut être rendu responsable que dans les limites du mandat qu'il a conféré. — Spécialement, lorsque l'engagement du capitaine a été fait en Angleterre par un armateur anglais, c'est d'après la loi anglaise que doit être établie la responsabilité de ce dernier. — Roux c. Burnett — Rouen, 6 juillet 1892, VIII, p. 67.

31. *Ordre public. Jugement italien refusant cette faculté. Défaut d'exéquatur.* — Le jugement étranger qui refuse au propriétaire d'un navire la faculté de faire l'abandon prévu par l'art. 216 du Code de commerce, en se basant sur ce qu'il y a eu un engagement personnel de sa part résultant d'un contrat de transport, viole une règle d'ordre public et ne doit pas être rendu exécutoire. Ce qui est d'ordre public, c'est, non pas l'obligation de faire abandon, mais la faculté d'abandon. — Villa c. Cie Morelli. — Aix, 8 novembre 1887, IV, p. 654.

32. ANGLETERRE. — *Naufrage en rivière. Loi anglaise. Abandon impossible.* — La loi anglaise n'autorise pas l'abandon du navire qui est coulé dans un fleuve. — The Arrow Shipping Cy c. The Tyne Improvement Commissionners. — Chambre des Lords, 22 juin 1894, X, p. 460.

33. BELGIQUE. — *Bâtiments de mer. Remorqueur.* — Il faut entendre, par bâtiments de mer, les navires consacrés à une véritable navigation maritime de quelque durée, se livrant à des voyages habituels de mer, faisant, en un mot, un véritable service de mer. — Un bateau à vapeur à hélice, destiné à opérer le remorquage et le sauvetage des navires en mer, sur les fleuves, rivières, canaux et bassins, ne peut pas être considéré comme faisant des voyages de mer. — En conséquence, la faculté de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret ne saurait appartenir à l'armateur de ce bâtiment. — Anglo-Belgian serew steam towing company c. assureurs — Bruxelles, 14 juillet 1886, II, p. 196.

34. *Perte totale.* — L'existence du droit de propriété n'est pas une condition essentielle du droit d'abandon, puisque la loi l'autorise même au cas où il y a eu perte totale du navire lors de l'événement qui donne lieu à abandon, et ce bien que le droit de propriété se trouve anéanti dans le chef de l'armateur. — De Roubaix c. Tiéman. — Anvers, 22 janvier 1893, VIII, p. 586.

35.— *Exercice du droit. Propriété. Condition non essentielle.* — L'existence du droit de propriété n'est pas une condition essentielle du droit d'abandon, puisque la loi l'autorise même au cas où il y a eu perte totale du navire lors de l'événement qui donne lieu à abandon, et ce bien que le droit de propriété se trouve anéanti dans le chef de l'armateur. — De Roubaix c. Tiéman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

36. ÉTATS UNIS. — *Action réelle. Action personnelle. Validité.* —

L'abandon doit être valide aussi bien lorsqu'on agit *in rem* contre le navire que lorsque l'on agit *in personam* contre le propriétaire. Il n'y a pas lieu d'établir de distinction à cet égard entre l'action réelle et l'action personnelle. — Place c. Norwich et New-York Transport et Cy. — Cour supr. des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

37. ITALIE. — *Caractère. Délaissement. Distinction. Prêt à la grosse.* — Le délaissement réglé par les articles 632 et suivants du Code de commerce dans les rapports entre l'assuré et l'assureur est un droit bien différent de l'abandon réglé par l'article 491 et permettant au propriétaire du navire de se libérer de sa responsabilité personnelle à raison des engagements du capitaine. — L'abandon peut avoir lieu dans tous les cas, sauf ceux limitativement indiqués par ledit article 492, et même dans les rapports du propriétaire du navire avec le prêteur à la grosse, et même aussi pour ce dernier quand sont terminés les risques de navigation. — Pacinotti et Ferrigni c. C.H.Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

38. *Armateur. Obligation personnelle.* L'armateur ne peut se libérer par l'abandon du navire et du fret, quand il s'agit d'une obligation dans laquelle il est engagé personnellement. — Villa c. Panetti et Morelli et Cie. — Cassation Turin, 23 août 1887, IV, p. 337.

39. *Abordage en haute mer. Loi applicable. Loi du pavillon de l'abordeur.* — L'armateur du navire qui a causé un abordage sur la haute mer et qui veut se libérer par l'abandon, a le droit de réclamer que l'abandon soit régi par la loi de son propre pavillon. — Cie Fraissinet et Cie c. Société Mutuelle Camogliese, Cie d'Assurances " La Suisse ", Schiaffino, Mortola et autres. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

40. TUNISIE. — *Abordage. Navires à la même compagnie. Abandon d'un seul navire. Insuffisance.* — Lorsque l'abordage se produit entre deux navires appartenant à la même compagnie, les chargeurs de l'un se trouvent par rapport à l'autre dans la situation de tiers, et la compagnie est responsable en vertu des articles 1384 C. civ., 216 C. com., alors même que sa charte-partie stipule son irresponsabilité pour barateries du capitaine. — En l'état de la solidarité existant entre les capitaines responsables de l'abordage, les chargeurs peuvent réclamer l'intégralité de leur créance à l'un quelconque des capitaines ; et l'abandon d'un des navires ne libère pas la compagnie de la responsabilité qui lui incombe pour le second. — Gharmasi c. Cie Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

CHAPITRE III

A quel moment l'abandon doit être fait.

41. FRANCE. — *Absence de délai. Validité.* — La faculté accordée à l'armateur pour se libérer par l'abandon du navire et du fret est absolue et générale et n'est soumise à aucun délai. — Tesnière et Marion frères c. Cie des Entrepôts des Magasins généraux de Paris et assureurs. — Hâvre, 2 juillet 1888, IV, p. 286.

42. *Prescription. Renonciation. Expertise.* — L'art. 216 C. com. ne fixant aucun délai pour l'exercice de la faculté d'abandon qu'il accorde à l'armateur, ce mode de libération peut être invoqué tant que le propriétaire du navire n'y a point renoncé. Cette renonciation ne se présume pas ; elle ne peut résulter que d'un fait précis expliquant la volonté de ne pas se prévaloir des dispositions exceptionnelles de la loi commerciale, pour demeurer obligé dans les termes du droit commun. On ne saurait notamment faire résulter cette renonciation d'un voyage accompli par le navire abordeur avant l'expertise, c'est-à-dire à une époque où son propriétaire avait encore le droit de délibérer sur le parti qu'il lui conviendrait de prendre, les responsabilités encourues n'étant encore déterminées ni dans leur principe ni dans leur étendue. — Cap. Barker c. Compagnie générale Transatlantique. — Cour d'appel de Bordeaux, 28 juillet 1885, II, p. 659.

43. *Absence de délai. Validité.* — La faculté concédée par l'art. 216 C. comm., au propriétaire du navire de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret, peut être exercée tant que le propriétaire n'y a pas re-

noncé. — Riotteau c. Postel. — Caen, 15 février 1889, V, p. 189.

44. *Absence de délai. Validité.* — L'abandon du navire et du fret, autorisé par l'art. 216 C. comm., peut être fait, tant qu'il n'y a pas été renoncé par le propriétaire. — Riotteau c. Postel et fils. — Caen, 19 février 1888, IV, p. 398.

45. *Navire. Réparation décidée par la majorité des copropriétaires.* — La faculté d'abandon peut être exercée par le copropriétaire d'un navire pour sa part d'intérêt. L'abandon peut être fait en tout état de cause, tant qu'il n'y a pas été renoncé. — Mais le copropriétaire qui veut user de la faculté de faire abandon, doit déclarer son intention, quand il a connaissance de la résolution prise par la majorité des copropriétaires, de faire des réparations au navire. — Cormerais frères c. Cardinal fils et Clergeau. — Nantes, 24 janvier 1885, I, p. 379.

46. *Abandon facultatif en tout état de cause.* — L'abandon du navire et du fret peut être fait par l'armateur en tout état de cause, à moins qu'on ait rénoncé à le faire. — Cie générale Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 18 mars 1890, VI, p. 35.

47. *Faculté. Renonciation. Faute. Travaux de renflouement. Présomption insuffisante.* — La faculté d'abandon à la renonciation ne se présume pas et ne saurait résulter de la tentative de renflouement qui aurait été préalablement faite par l'armateur ni des travaux exécutés pour connaître l'état du navire. — Cie générale Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 18 mars 1890, VI, p. 35.

48. *Renonciation manifeste. Nécessité.* — La renonciation, si elle n'est pas expresse, ne peut résulter que d'actes ou de faits impliquant de la part du propriétaire la volonté arrêtée, en connaissance de cause, de renoncer à l'exercice de la faculté que lui donne l'art. 216. — Riotteau c. Postel. — Caen, 15 février 1889, V, p. 189.

49. Belgique. — *Armateur. Exercice du droit. Responsabilité établie. Nécessité.* — On ne saurait imposer au propriétaire de navire l'obligation d'exercer le droit d'abandon, alors que sa responsabilité n'est pas encore établie et qu'il se trouve dans l'impossibilité de connaître quel sera le sort de l'action qui lui est intentée. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

50. — *Abordage maritime. Armateur condamné solidairement avec le capitaine.* — Lors même qu'il y a condamnation solidaire à payer une même somme, encore chacun des débiteurs ne doit-il se conformer à la condamnation que de la manière prévue par la loi, par exemple un failli tenu solidairement avec un autre qui se trouve maître de ses droits. La condamnation solidaire prononcée contre le propriétaire du navire ne lui enlève pas la faculté de faire abandon. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cokerill et cap. Louis de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

51. *Renonciation tacite. Abordage. Caution donnée à l'abordé pour prévenir ou faire lever la saisie du navire.* — La renonciation tacite au droit d'abandon ne peut s'induire du fait que le propriétaire du navire a donné caution à l'abordé pour prévenir ou pour faire lever la saisie, soit du navire abordeur, soit d'un autre navire lui appartenant. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cokerill et cap. Louis de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

52. *Renonciation tacite. Abordage. Armateur mis en cause. Absence de protestation. Présomption impossible.* — Personne n'est censé renoncer à son droit ; à défaut de déclaration formelle, il faut une conduite telle qu'elle ne puisse s'expliquer que par la volonté de renoncer. Si, d'une part, des réserves non seulement vagues et banales, mais claires et formelles, demeurent sans effet quand elles sont contredites par les agissements du plaideur, de même l'absence de réserves et de protestations ne peut nuire, aussi longtemps qu'il ne se produit aucun fait qui énerverait des réserves formulées. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société anonyme John Cokerill et cap. Louis de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

53. *Renonciation tacite. Abordage. Propriétaire du navire abordeur. Continuation de son exploitation.* —

L'armateur d'un navire abordeur qui continue l'exploitation de son navire comme s'il devait en rester propriétaire n'annonce pas nécessairement l'intention de le conserver quand même il succomberait dans le procès en responsabilité. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cokerill et cap. Louis de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

54. BRÉSIL. — *Absence de délai. Validité.* — La loi ne prescrit ni formalités ni délais spéciaux pour l'abandon, qui peut se faire en tout temps et de quelque manière que ce soit. — Sup. Tribunal de justice, 14 août 1889, V. p. 534.

55. *Navire. Perte totale. Fret. Restitution.* — En cas de perte totale, restitution une fois faite du fret, il n'est pas nécessaire de faire abandon. — Sup. Trib. de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

56. — ETATS-UNIS. — *Délai. Exercice de l'action. Délaissement.* — Le droit de procéder à l'abandon peut être exercé, même après que le délaissement a été fait aux assureurs. — Place c. Norwich et New-York transp. Cie. — Cour Supérieure des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

57. ITALIE. — *Prescription.* — A la différence du délaissement à l'égard des assureurs, l'exercice de l'abandon du navire et du fret par le propriétaire de navire n'est soumis à aucune prescription. — Cie Valéry c. Cie Florio. — Cass. Florence, 22 février 1886, II, p. 730.

58. *Réalisation. Loi française. Absence de règle. Autorisation judiciaire étrangère. Délai.* — La loi française ne prescrivant aucune règle pour réaliser l'abandon, l'autorité judiciaire qui applique cette loi peut fixer un délai pour cette réalisation. — Cie Fraissinet et Cie c. Société Mutuelle Camogliese. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

59. TUNISIE. — *Absence de délai. Validité.* — La faculté d'abandon n'étant soumise par la loi à aucune prescription et à aucune déchéance particulières, peut être exercée en tout état de cause et même après une décision judiciaire devenue définitive, tant que le propriétaire du navire n'a pas laissé accomplir sur ses biens des actes impliquant qu'il est obligé sur sa fortune de terre. — Boccara c. Cie Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1889, V, p. 139.

60. *Renonciation expresse. Nécessité.* — La renonciation à la faculté d'abandon ne doit pas être présumée. On ne peut l'induire de ce fait que l'armateur a traité avec des entrepreneurs pour le renflouement du navire ou a fait pratiquer des fouilles dans le navire pour en constater l'état. — Boccara c. Cie Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1889, V, p. 139.

CHAPITRE IV

Quels objets doit comprendre l'abandon.

61. FRANCE. — *Fret abandonné. Fret du dernier voyage.* — Le fret que l'armateur doit abandonner est le fret du dernier voyage au moment de l'abandon. — Riotteau et joints c. Postel et fils. — Caen, 19 février 1888, IV, p. 398.

62. *Frets acquis au moment de l'abandon.* — L'abandon doit comprendre non seulement le navire, mais tous les frets acquis au moment de l'abandon. — Bergmann c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

63. *Indemnité d'assurance. Primes payées par l'armateur.* — L'indemnité d'assurance n'est pas comprise dans l'abandon ; en conséquence, l'armateur ne peut demander qu'il lui soit tenu compte des primes qu'il a payées. — Barker c. Cie Générale Transatlantique. — Bordeaux, 15 février 1887, III, p. 416.

64. BELGIQUE. — *Navire et fret net encaissé pour le voyage. Bénéfices réalisés par la suite. Abandon retardé. Rétroactivité au terme du voyage. Armateur. Obligation d'exploiter régulièrement. Exploitation à outrance. Renonciation tacite.* — L'abandon doit comprendre le navire et le fret net encaissé pour le voyage au cours duquel l'obligation est née, avec tous les bénéfices réalisés depuis lors par l'exploitation du navire, déduction faite des frais d'entretien et d'exploitation. L'abandon retardé pour n'importe quelle raison doit donc remonter et rétroagir au moment où s'est terminé le voyage au cours duquel est née l'obligation dont on veut se libérer par l'abandon.

Si, depuis lors, le propriétaire a détérioré le navire, sa fortune de terre devra suppléer ce qu'il lui a fait perdre de valeur. Il doit réparation de tout dégât qui ne serait point la conséquence d'une exploitation régulière. Le créancier a droit au navire tel qu'il était à la fin du voyage et à tous les bénéfices qu'il a depuis lors procurés à son propriétaire.

De ce que le propriétaire d'un navire l'a exploité à outrance, il ne résulte pas une renonciation tacite au droit de l'abandonner éventuellement. Ce serait le contraire qu'il y aurait lieu d'en conclure. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cockerill, cap. de Weerdt et autres. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

65. *Fret net. Sinistre au retour. Fret d'aller. Exclusion.* — L'abandon doit porter sur le fret net et non sur le fret brut sous déduction des frais à charge du navire. — Les chargeurs ne sont pas fondés à se prévaloir de ce que le sinistre s'est produit au cours du voyage de retour pour prétendre à l'abandon du fret d'aller, s'il est constant que les deux frets sont distincts. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

66. *Instance en responsabilité. Frais.* — Les frais et dépens des instances où la question de responsabilité a été visée sont compris dans l'abandon. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

67. ETATS-UNIS. — *Abordage. Armateur. Responsabilité. Libération. Perte en mer. Montant. Calcul. Sauvetage en mer. Réparations.* — En cas de perte d'un navire abordé par un autre navire sans qu'il y ait faute personnelle de l'armateur, ce dernier a le droit de n'être tenu que jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire et dans le fret, et ce aux termes de l'Acte de 1851. — Le montant de cet intérêt doit être calculé à la fin du voyage en cours duquel a eu lieu la perte ou l'avarie. — Si le navire est perdu en mer, ou que le voyage soit interrompu avant l'arrivée au port de destination, la valeur doit être fixée au moment du naufrage ou de l'arrivée au port de relâche. — Quand le navire, après avoir sombré, est sauvé et réparé, ce sauvetage et

ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET

ces réparations ne sont pas de nature à accroître la responsabilité du propriétaire. — Place c. Norwich et New-York Transport Cie. — Cour Sup. des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

68. *Fret acquis. Assurance.* — L'abandon du fret ne comprend que le fret acquis au moment du sinistre. — Le montant de l'assurance n'entre point dans l'abandon du navire et du fret. — Place c. Norwich et New-York Transport Cie. — Cour Sup. des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

CHAPITRE V

Des effets de l'Abandon.

69. FRANCE. — *Caractère.* — L'abandon n'a pas pour effet de transmettre aux créanciers la propriété du navire, mais seulement de leur permettre de le faire vendre aux enchères et de se payer sur le prix. — Barker c. Cie Gén. Transatlantique. — Bordeaux, 15 février 1887, III, p. 416.

70. *Armateur. Responsabilité. Reconnaissanee.* — L'armateur qui fait abandon du navire et du fret accepte par ce fait, tout en la limitant, la responsabilité de sa faute, et reconnaît qu'il n'avait droit à aucune des exceptions stipulées en sa faveur par la charte-partie. — Les fils de Deutsch c. cap. Young et Préfet de la Seine-Inférieure. — Rouen, 2 juillet 1890, VI, p. 157.

71. *Délaissement. Irrecevabilité.* — L'abandon du navire et du fret fait aux créanciers constitue un acte de propriétaire ; il rend donc irrecevable le délaissement aux assureurs. — Cap. Chantreau c. Providence Maritime. — Marseille, 27 juillet 1888, IV, p. 438.

72. BELGIQUE. — *Désignation d'un liquidateur. Nécessité.* — En cas d'abandon de navire, il y a lieu de désigner un liquidateur de l'abandon. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. La Société John Cockerill et cap. de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 3, 14, 16, 28, 30, 39, 40, 50, 51, 52, 53.
Accident, 18.
Agent, 27.
Allège, 9.
Armateur, 3, 5, 16, 18, 24, 25, 26, 38, 49, 50, 52, 64, 70.
Bâtiment de mer, 8, 23.

Bornage, 14.
Cabotage, 11.
Capitaine, 20, 50.
Caution, 51.
Chaland, 11, 12.
Chaloupe, 13.
Chargeur, 2.
Contravention, 15, 16, 17.
Contribution, 2.
Copropriétaire, 4.
Délai, 41, 43, 44, 54, 56, 59.
Délaissement, 3, 37, 56, 71.
Dépôt, 23.
Eaux françaises, 16.
Echouement, 12, 17.
Epave, 15, 16.
Equipage, 8.
Etat, 12, 15, 22.
Exéquatur, 31.
Fret, 55, 61, 62, 64, 65, 68.
Frais, 15, 20, 66.
Gabarre, 10.
Liquidateur, 72.
Loi anglaise, 29, 30, 32.
Loi du pavillon, 39.
Loi française, 58.
Marin, 18.
Naufrage, 32.
Navire anglais, 28.
Ordre public, 31.
Perte totale, 34, 55, 67.
Pilotage, 21.
Port, 15, 17.
Prescription, 42, 57.
Prime d'assurance, 63.
Rade, 13.
Remorqueur, 8, 33.
Renflouement, 47.
Réparations, 55.
Rôle d'équipage, 14.
Vente, 19.
Victuailles, 27.
Voirie, 15, 16

Voir aussi : *Abordage maritime, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Fin de non-recevoir, Fret, Marine, Navire, Sauvetage.*

ABORDAGE FLUVIAL.

1. FRANCE. — *Abordage en rivière. Règlement du 12 août 1857. Navires marchant dans la même direction. Manœuvre. Responsabilité.* — Il est de règle universelle en matière maritime que tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de celui qu'il dépasse, ce dernier ignorant souvent le tirant d'eau, le degré de vitesse et surtout les intentions de celui qui le suit. — La disposition du règlement du 12 août 1857 qui, lorsque deux navires marchent dans la même direction, prescrit à celui qui est en avant de serrer le chenal à sa droite, tandis que celui qui est en arrière le serrera à sa gauche, ne s'applique qu'au cas où, entre le premier navire et la rive, l'espace n'est pas suffisant pour passer.

Spécialement lorsque le premier navire est à 100 mètres du rivage et que le chenal est profond, ce navire n'a rien à faire, celui qui veut passer doit faire toute la manœuvre ; si donc, dans ces circonstances, et sans que l'on puisse prouver que le navire marchant le premier ait changé sa direction, un abordage se produit, il doit être attribué à la faute du second navire qui doit en être déclaré responsable. — Jackson c. Modsen. — Rouen, 22 janvier 1885, I, p. 26.

2. *Règlement international. Ralentissement de la marche. Nécessité de stopper.* — On ne peut soutenir que l'article 15 a cessé d'être applicable par cette considération que le navire montant a, sans toutefois stopper, ralenti sa marche pour prendre des ordres. — Jess c. Montrey. — Rouen, 17 décembre 1888, V, p. 24.

3. *Règlement international de 1884. Articles 15, 16, 18.* — On doit appliquer à la navigation fluviale, l'art. 15 du Règlement international de 1884, qui porte : « que, si deux navires marchant à la vapeur, courent l'un sur l'autre en faisant des routes directement opposées, ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord, afin de laisser l'autre navire passer à bâbord ». On doit également appliquer à cette navigation l'art. 18 du même règlement, d'après lequel « tout navire à vapeur qui en approche un autre, au point de faire craindre un abordage, doit diminuer de vitesse ou stopper, et même marcher en arrière si cela est nécessaire ». Mais on doit, au contraire, restreindre à la navigation maritime l'art. 16 du règlement précité, aux termes duquel : « lorsque deux navires font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de cet autre navire ». — Jess c. Montrey. — Rouen, 24 février 1888, III, p. 696.

4. *Commencement de manœuvre. Abordage fautif.* — Il importe peu que le navire abordeur ait commencé sa manœuvre, si en réalité il ne l'a pas faite en temps utile. — Jess c. Montrey. — Rouen, 17 décembre 1888, V, p. 24.

5. *Feu vert aperçu le premier. Courbe du fleuve. Navire descendant. Marche à bâbord. Pilote à bord.* — Le navire descendant n'est pas autorisé à venir sur bâbord parce qu'il a aperçu d'abord le feu vert du navire montant, ce fait s'expliquant par la courbe du fleuve, que son pilote devait connaître, et dans l'espèce connaissait d'ailleurs parfaitement. — Jess c. Montrey. — Rouen, 17 décembre 1888, V, p. 24.

6. *Feux réglementaires. Absence de faute de l'abordé.* — Le propriétaire d'un bateau qui cause par abordage des avaries à un autre bateau qui avait ses feux règlementaires et

dont le propriétaire n'a commis aucune faute personnelle, est responsable du préjudice résultant de l'abordage. — Blondiaux c. Pavot frères et J. Frétigny et fils. — Seine, 12 avril 1888, IV, p. 22.

7. *Navire montant. Navire descendant. Obligation de ce dernier.* —Doit être déclaré en faute le capitaine d'un navire, qui, descendant la Seine avec sa vitesse normale, et apercevant par tribord le feu vert d'un navire montant, a manœuvré d'après l'art. 16, et est venu sur bâbord, au lieu de passer à tribord de ce dernier bâtiment. Ledit capitaine doit être surtout déclaré responsable de l'abordage qui s'est produit, quand il est prouvé qu'en s'approchant du navire montant il n'a ni stoppé, ni même diminué de vitesse. — Jess c. Montrey.— Rouen, 24 février 1888, III, p. 696.

8. *Remorqueur. Violation des règlements. Garantie. Navire abordeur.* — Le propriétaire du remorqueur qui ne s'est pas conformé aux règlements de navigation doit au propriétaire du bateau qui a causé l'avarie garantie des condamnations prononcées contre lui à raison de cet abordage. — Blondiaux c. Pavot frères et J. Frétigny et fils. — Seine, 12 avril 1888, IV, p. 22.

9. *Dommage souffert. Réparation. Indemnité de chômage.* — Parmi les divers éléments du préjudice, on doit comprendre l'indemnité due à l'abordé, en raison du chômage de son bateau, depuis le jour de l'accident jusqu'au jour où ledit bateau a éte remis en état. — Blondiaux c. Pavot frères et J. Frétigny et fils. — Seine, 12 avril 1888, IV, p. 22.

10. ALLEMAGNE. — *Ordonnance du 7 janvier 1880. Inapplication.* — L'ordonnance du 7 janvier 1880 sur les moyens de prévenir les abordages s'applique seulement aux capitaines marins qui naviguent sur mer ou dans les eaux adjacentes. — Lentz c. Kettenburg.—Landgericht de Hambourg, 6 février 1886, II, p. 455.

11. *Brême et Hanovre. Art. 736 à 741. Application à la navigation fluviale.* — Les art. 736 à 741 sont applicables à la navigation fluviale autant d'après le droit de la ville de Brême que d'après celui du Hanovre. — Van Harten c. Neptune. — Trib. sup. hanséatique, 27 octobre 1885, I p. 523. — Gén. Steam Navigation c. Maack, 30 novembre 1885, I, p. 522.

12. *Navigation du Weser. Règlements de police.* — Les règlements de police pour la navigation sur le Weser s'appliquent au cours inférieur du Weser ressortissant au commerce maritime. — Van Harten c. Neptune. — Trib. sup. hanséatique, 21 octobre 1885, I, p. 523.

13. *Faute d'un homme de l'équipage. Responsabilité de l'armateur. Art. 736 à 741 du Code de commerce. Application.* — Les dispositions des art. 736 à 741 du Code de commerce sont applicables à la navigation fluviale. Le propriétaire est légalement tenu, dans la limite des art. 451 et 452, de la faute d'un homme de l'équipage, qui a amené un abordage entre deux autres bâtiments. — Général Steam Navigation Cie c. Maack. — Trib. sup. hans., 30 novembre 1885, I, p. 522.

14. BELGIQUE. — *Abordage fluvial. Inapplicabilité de la loi maritime.* — Les art. 232 et 233 du nouveau Code de commerce ne s'appliquent qu'à l'abordage maritime.

Pour déterminer le caractère d'un abordage, il faut surtout envisager la nature des navires qui se sont abordés et le genre de navigation auquel ils se livrent. Alors même que les bâtiments employés pour la navigation fluviale en rade d'Anvers ne seraient soumis, quant aux signaux, qu'aux prescriptions de l'arrêté royal du 4 mars 1851 et non aux signaux maritimes, encore un tel bâtiment ne serait pas recevable à invoquer cette règle si, en fait, il avait lui-même fait usage des signaux maritimes en se montrant avec les deux feux de côté vert et rouge. — Bruxelles, 8 décembre 1884, I, p. 169.

15. *Feux. Escaut. Navires de mer et bateaux d'intérieur. Règlements sur les manœuvres à exécuter. Arrêté royal du 1er août 1880.* — D'après les règlements en vigueur sur les feux que doivent porter les navires dans l'Escaut entre Anvers et la mer, les navires de mer doivent porter les feux de mer, et les bateaux d'intérieur les feux d'intérieur. — L'abordage résultant de la confusion que doit engendrer la divergence de la disposition des feux, doit être considéré comme

fortuit, et ne peut être imputé au navire abordeur, qui n'a d'ailleurs commis aucune contravention aux règles de la navigation applicables. — Le capitaine, qui voit un feu vert sans voir le feu rouge, peut manœuvrer comme le prescrit le règlement sur les navires de mer ; la possibilité que ce feu vert appartiendrait à un navire d'intérieur dont le feu rouge (d'arrière) serait masqué par le brouillard, et non à un navire de mer montrant son côté tribord, ne doit pas être prévue par l'autre navire. Un capitaine ne doit pas se livrer à l'examen de ces hypothèses, et vouloir manœuvrer de manière à parer simultanément aux dangers pouvant exister dans chacune d'elles. Il doit conformer ses ordres à la réalité qui se présente à ses yeux, même si certaines circonstances accessoires peuvent se concilier difficilement avec cette situation apparente.

Aucun texte légal ne détermine si les navires naviguant devant Anvers doivent, quant aux manœuvres à exécuter pour prévenir les collisions, se conformer : 1° au Règlement du 1er août 1880 sur la navigation maritime ; 2° à l'arrêté royal du 4 mars 1851 sur la navigation d'intérieur ; 3° à l'arrêté du 18 janvier 1875 sur la navigation à vapeur sur l'Escaut. — Il y a lieu de décider que tous les navires doivent se conformer aux règles internationales de la navigation maritime (arrêté du 1er août 1880). Cette décision se justifie : 1° implicitement par le texte de l'arrêté du 1er août 1880 ; 2° par la divergence de cet arrêté avec celui de 1851, auquel l'arrêté postérieur a pu déroger ; 3° par les lacunes de l'arrêté de 1851 ; 4° par l'usage et la pratique constante. — Anvers, 28 avril 1888, IV, p. 187.

16. *Fins de non-recevoir. Art. 232, 233 loi 21 août 1879. Navire en cours de voyage. Protestation. Délai.* — Le navire abordé en cours de voyage n'a pas l'obligation d'interrompre son voyage pour protester. Le délai de 24 heures (art. 232 et 233 loi maritime) ne court alors qu'à partir de la fin du voyage. — Anvers, 28 avril 1888, IV, p. 187.

17. *Fins de non-recevoir. Art. 232, 238 loi maritime. Navigation intérieure. Inapplication.* — Si, aux termes de l'art. 748 du Code de commerce hollandais, un voyage d'un bateau de la Hollande par les eaux intérieures peut être assimilé dans certains cas à un voyage maritime, ce bateau n'en est pas moins un bateau d'intérieur; et, dans ses rapports avec les tiers qui ne sont pas parties au contrat d'affrètement, il est soumis à la loi commune et non au droit maritime. — La fin de non-recevoir des articles 232 et 238 de la loi maritime ne peut lui être opposée au cas de collision avec des bateaux d'intérieur. — Batelier Wictze Schnitema c. G. F. Kendrickx. — Anvers, 25 février 1888, IV, p. 88.

18. *Fins de non-recevoir. Bateaux d'intérieur.* — Quand il n'y pas eu abordage, mais heurt au quai et que les faits se sont passés entre bateaux faisant la navigation intérieure, les fins de non-recevoir des art. 232 et 233 de la loi maritime sont inapplicables. — Veirmeiren c. Union des Remorqueurs Belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

19. Etats-Unis. — *Canaux et rivières. Règles locales. Règles internationales.* — Pour prévenir un abordage survenu dans le canal de Gidney, en sortant du port de New-York, on doit suivre les règles internationales de navigation (acte du 3 mars 1855. 23. Stat. at Large 438), par la raison que les pilotes et les officiers de chaque navire doivent respectivement supposer que l'autre navire navigue conformément aux dispositions desdites règles. — Cour du District Sud de New-York, III, p. 95.

20. Pays-Bas.—*Règlements. Inobservation. Sifflets.* — Si de deux navires, allant en sens opposé, l'un, après avoir fait entendre trois coups de sifflet (ce qui d'après les règlements en vigueur indique que ce navire battra en arrière), continue néanmoins sa route et aborde l'autre, cet abordage est imputable à la faute du premier navire, même dans le cas où il lui était impossible d'exécuter la manœuvre annoncée par les trois coups de sifflet. — Ybarra et Société Duranona c. Britton Jarvis et G. Tyman and Cº. — Cassation, 18 novembre 1887, IV, p. 472.

Voir aussi : *Abordage Maritime*.

ABORDAGE MARITIME.

DIVISION

Ch. I. *Législation*. — Ch. II. *Doctrine*. — Ch. III. *De l'abordage fortuit*. — Ch. IV. *De l'abordage fautif*. — Ch. V. *Actions disciplinaires ou pénales contre le capitaine*. — Ch. VI. *Faute d'un seul navire*. — Ch. VII. *Faute commune*.— Ch. VIII. *De l'abordage douteux*.— Ch. IX. *De l'abordage en cas de remorquage*.— Ch. X. *De l'abordage en cas de pilotage*. — Ch. XI. *Qui peut intenter l'action*. — Ch. XII. *Des personnes responsables en matière d'abordage*. — Ch. XIII. *Des limites légales de la responsabilité des propriétaires de navires*.—Ch. XIV. *Responsabilité des assureurs*. — Ch. XV. *Des mesures conservatoires après un abordage*.—Ch.XVI. *Des moyens de preuve en matière d'abordage*.— Ch. XVII. *Du tribunal compétent*. — Ch. XVIII. *De la compétence territoriale en matière d'abordage*.— Ch. XIX. *De la juridiction compétente*. — Ch. XX. *Quelle loi doit appliquer le tribunal saisi*. — Ch. XXI. *Des privilèges garantissant les créances nées de l'abordage*. — Ch. XXII. *Fins de non-recevoir et prescription*.

CHAPITRE I. — Législation.

1. Congrès International d'Anvers. — Responsabilité. Fin de non-recevoir. Répartition du dommage. — I, p. 427, 433.

2. Congrès de Bruxelles. — Solutions adoptées. — IV, p. 369.

3. Congrès de Gênes. — Résolutions. — VIII, p. 180.

4. Congrès de Washington. — Règles pour prévenir les collisions en mer. — VI. p. 222.

5. Congès de Washington. — Signaux de marine pour indiquer la direction des navires par temps de brume, pluie, neige, brouillard et la nuit.—VII, p. 192.

6. FRANCE.—Loi sur les accidents et collisions en mer (10 mars 1891). — VI, p. 610.

7. Loi modifiant les art. 435, 436 C. com. (324 mars 1891). — VI, p. 637.

8. DANEMARK.—Faute commune. Responsabilité solidaire. — II, p. 353.

9. Navire en marche. Navire à l'ancre. Principes pour le règlement du dommage. — II, p. 353.

10. ESPAGNE. — Principes du Code du commerce Espagnol. — V, p. 322.

11. PAYS-BAS. — Arrêté pour prévenir l'abordage dans les eaux du Royaume. — IX, p. 795.

12. PORTUGAL.—Principes du Code de commerce. — VI, p. 635.

13. SUÈDE.—Code de commerce.— VIII, p. 206.

14. Principes de la loi suédoise. — III, p. 103 et 104.

CHAPITRE II. — Doctrine.

15. Questions posées au Congrès de Droit maritime de Gênes. — VII, p. 383.

16. Responsabilité. Compétence. (M. Jacobs). — I, p. 668.

17. Saisie conservat. du nav. abordeur. Impossibilité. Droit Espagnol. Lacune. (M. Autran). -- II, p. 225.

18. Droit comparé. A propos de l'abordage de l'Elbe et du Cramthie, (M. Autran). — X, p. 666.

19. Fin de non-recevoir. Inapplication par le capitaine des art. 435, 436. Défaut de déchéance pour les chargeurs ou les parents des victimes. (M. de Courcy). — III, p. 123.

20. FRANCE. — Pilote obligatoire. Faute. Armateur et capitaine irresponsables. Responsabilité réelle du navire. (M. de Courcy). — III, p. 128.

21. ALLEMAGNE. — Du dommage provenant de l'abordage dans le droit allemand. (M. Beauchet). — I, p. 183.

22. SUÈDE. — Dommages-intérêts. Etendue. Conséquences directes et nécessaires de l'abordage. Retard subi par l'abordé. Perte du gain présumé. Abordeur irresponsable. (M. Beauchet). — III, p. 103.

23. Règlements internationaux. Ordonnance suédoise du 31 mars 1880. Inobservation. Présomption de faute. (M. Beauchet). — III, p. 102.

CHAPITRE III
De l'Abordage fortuit.

24. FRANCE. — *Abordage en Seine. Brume. Règlement de 1884. Arrêté préfectoral de 1891. Obligation de ralentir. Signaux phoniques. Filage sur l'aire*. — Le Règlement

du 1er septembre 1884 et l'arrêté préfectoral du 4 avril 1891 sur les abordages entre Rouen et la mer n'obligent les navires, en cas de brume, qu'à modérer l'allure et à faire certains signaux phoniques, mais non à mouiller instantanément. En conséquence, l'abordage survenu par temps de brume, dans cette partie de la Seine, entre un steamer mouillé en travers du fleuve, dans une position impossible à prévoir pour les autres navires, et un autre steamer en marche, doit être considéré comme fortuit, alors qu'il est établi que le second steamer, en apercevant le premier, a immédiatement manœuvré pour stopper et que la collision s'est produite pendant qu'il filait normalement sur son aire avant de pouvoir jeter l'ancre. — Cap. Sadewasser c. Bonnin et cap. Pillard. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 30. — Rouen, 21 juin 1893, X, p. 752. — Cass., 31 décembre 1894, X, p. 562.

25. *Brouillard. Force majeure. Abordage fortuit.* — Le brouillard constitue un événement de force majeure rendant l'abordage fortuit, aussi bien lorsqu'il se produit près des côtes qu'en pleine mer. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. Cap. Seguro. — Hâvre, 7 février ; Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

26. *Vapeur. Navigation dans un chenal. Manœuvre dangereuse.* — L'abordage survenu par suite de la juxtaposition dans un chenal d'obstacles qui ont fait dévier les navires de leurs routes (dans l'espèce un autre navire mouillé au milieu du chenal et un ponton à proximité) constitue un événement fortuit dans le sens de l'art. 407, 1°, du Code de commerce. — Cap. Philips c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 5 juillet 1890, VI, p. 176.

27. *Vapeur. Nuit. Brume.* — On doit considérer comme fortuit un abordage qui s'est produit la nuit entre deux vapeurs, par un temps de brume très intense, alors que l'on ne peut, d'ailleurs, établir aucune faute ou négligence contre l'un ou l'autre des deux capitaines. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720. — Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

28. *Vapeurs. Nuit. Brume.* — Doit être considérée comme un abordage fortuit, la collision qui s'est produite la nuit, par un temps de brume, entre deux navires à vapeur qui ne pouvaient se voir et qui suivaient des routes respectivement inconnues. Il en est ainsi surtout, lorsque les fautes, que l'on voudrait établir contre l'un des deux capitaines, ne sont nullement démontrées. — Cap. Traub c. Cap. Fouesnel. — Hâvre, 9 août et Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 300 et 543.

29. — *Vapeurs. Nuit. Brume.* — Doit être considérée comme un abordage fortuit, la collision qui s'est produite la nuit, par un temps de brume, entre deux vapeurs qui ne pouvaient se voir et qui suivaient des routes respectivement inconnues, alors d'ailleurs qu'aucune faute n'est prouvée contre les capitaines et que la vitesse excessive reprochée à l'un des navires n'est nullement démontrée. — Cie des forges et hauts fourneaux de Denain et d'Anzin c. La Cork Steam Ship Cie. — Dunkerque, 14 décembre 1886, II, p. 550.

30. *Vapeur et voilier. Routes se croisant. Art. 17 et 18 du Règlement.* — Le capitaine d'un vapeur dont la route croise celle d'un voilier se conforme au règlement quand, apercevant au dernier moment le feu rouge d'un voilier en travers devant lui, il fait immédiatement machine en arrière, avec la barre toute à tribord pour éviter le voilier.

Si, malgré cette manœure, un abordage se produit, il doit être considéré comme fortuit. — Cap. Lebideau c. Cap. Jaubert. — Hâvre, 26 décembre 1888, IV, p. 545.

31. Belgique. — *Abordage fortuit. Chargeurs. Recours.* — En cas d'abordage, il incombe au demandeur de prouver la faute dans le chef de son adversaire. Si les deux capitaines sont demandeurs, et qu'aucun d'eux n'établit la faute, ils doivent être déboutés tous les deux de leur demande. Dans cette hypothèse, les chargeurs ont, à moins de stipulation contraire dans les connaissements, un recours contre le navire qui a chargé leurs marchandises ; ils n'ont pas de recours contre l'autre navire. — Cap. Bauer c. Cap. Andrews. — Anvers, 26 juin 1891, VII, p. 582.

32. Danemark. — *Abordage fortuit. Dommages partagés.* — Lors-

qu'à la suite d'un abordage les deux navires ont souffert des avaries, les dommages doivent être partagés entre eux lorsque l'abordage ne peut être imputé à aucun des deux navires. — Copenhague, 22 janvier 1890, VII, p. 590.

33. GRÈCE. — *Vapeur. Cas fortuit. Présomption.* — En principe, l'abordage est présumé fortuit, et celui qui invoque la faute doit en faire la preuve. — Athènes, Arrêt 808 de 1890, VII, p. 82.

CHAPITRE IV
De l'abordage fautif.

34. FRANCE. — *Cas fortuit. Caractère. Faute antérieure ou concomitante. Règlement de 1884.* — L'abordage fortuit ne s'entend que d'un accident survenu par suite d'un événement qu'on n'a pu ni prévoir ni empêcher ; le cas fortuit ne comporte aucune faute antérieure ou concomitante ayant pu exercer une influence quelconque sur l'accident. L'abordage doit être présumé fautif lorsqu'il a été précédé ou accompagné d'infractions positives au Règlement international du 1er septembre 1884, édicté pour prévenir les collisions maritimes. — Chevillote c La Cie Bordelaise. — Bordeaux, 23 mars 1887, III, p. 26.

35. *Feux règlementaires. Bateau en marche. Allure lente.* — Un bateau en marche, quelque lentement qu'il aille, ne constitue pas un obstacle à la navigation et ne doit, dès lors, signaler sa présence que par deux feux, rouge et blanc, placés à l'avant et à l'arrière, conformément au Règlement de 1884. — Varet c. Cie des Bateaux-Omnibus. — Seine, 14 mars 1894, X, p. 55.

36. *Feux verts. Fausse manœuvre.* — Lorsqu'un navire aperçoit un autre navire par son feu vert et qu'il en est également vu par son feu vert, il doit se maintenir dans la position où il se trouve, et qui rend tout abordage impossible ; si donc le capitaine manœuvre de façon à présenter son feu rouge, il commet une faute, et c'est lui qui doit être rendu responsable de l'abordage. — Cie Fraissinet c. Cie Néerlandaise. — Marseille, 30 décembre 1889, V, p. 523.

37. *Barque. Absence de fanal.* — L'absence du fanal vert et rouge à bord d'une barque pour indiquer la route qu'elle suit constitue une faute à la charge du capitaine. — Guitard et Lethuillier c. Sharp et Golding. — Hâvre, 18 mars 1889, V, p. 217.

38. *Signaux phoniques. Sirène. Fonctionnement suffisant.* — On ne peut reprocher à un capitaine le défaut ou l'insuffisance de fonctionnement de la sirène de son navire, quand il est établi que, peu de temps avant l'abordage, la sirène, d'ailleurs puissante, de ce navire avait été réglée à trente secondes d'intervalle et à quatre secondes de son. Il est certain que les coups de cette sirène, donnés dans de semblables conditions, répondaient absolument aux prescriptions de l'article 12 du Règlement du 1er septembre 1884. — Cap. Traub et Cie Gén. Transatlantique c. Cap. Fouesnel, Cie des Chargeurs Réunis, Fœrster et assureurs. — Hâvre, 9 août, et Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 300 et 543

39. *Brume. Nuit. Faute. Règlement international de 1884.* — En cas de brume et d'impossibilité pour les navires de s'apercevoir, les art. 14 et 17 du Règlement international de 1884 demeurent inapplicables, et les capitaines doivent, au contraire, chercher leur règle de conduite dans les articles 13, 23 et 24 de ce Règlement. Il y a, en conséquence, infraction à l'art. 13, si un paquebot conserve une allure de 16 à 17 nœuds, cette vitesse étant excessive en cas de brume intense. — Par suite, ce paquebot doit être déclaré responsable de toutes les suites de l'abordage. — Cap. Thorbjornsen c. Cie Transatlantique et cap. de Jousselin. — Rouen, 28 janvier 1889, IV, p. 634.

40. *Brume. Capitaine. Sifflet entendu en face. Manœuvre à tribord. Absence de faute.* — Bien que les prescriptions de l'art. 15 du Règlement international du 1er septembre 1884 ne soient pas applicables en temps de brume, le capitaine du navire qui entend le sifflet d'un navire en face de lui, loin de commettre une faute en allant à tribord, agit, au contraire, conformément à la pratique des gens de mer. — Cie française du Tonkin c. Cie Cyprien Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

41. *Brume. Vitesse exagérée. Second capitaine.* — La responsabilité

du second capitaine existe surtout, s'il est établi que, malgré un temps de brume, il marchait avec une assez grande vitesse, et qu'en apercevant le danger, il n'a même pas ralenti sa marche. — Powley Thomas Cie c. cap. Geest. — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

42. *Brume. Vitesse exagérée.* — Le capitaine d'un vapeur qui ne modère pas la vitesse de son navire en temps de brume commet une faute. On doit considérer comme exagérée en ce cas une vitesse de dix nœuds à l'heure. — Cie Maritime française du Tonkin c. Cie de navigation à vapeur Cyprien Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

43. *Vitesse.* — Un capitaine ne saurait être incriminé pour avoir maintenu la vitesse de son navire à dix nœuds à l'heure malgré la brume, si d'ailleurs il n'est pas constaté que cette vitesse excessive du navire ait influé sur le sinistre, qu'elle l'ait causé ou aggravé. — Cie maritime française du Tonkin c. Cyprien Fabre. — Cassation, 19 mars 1888, III, p. 663.

44. *Vitesse. Navire de fort tonnage. Allure normale. Appréciation.* — On ne peut prétendre que le capitaine d'un vapeur de très fort tonnage marchait avec une vitesse excessive, lorsqu'il est prouvé qu'il marchait avec une vitesse de quatorze nœuds et demi ; cette allure est la marche normale des paquebots de fort tonnage, pour lesquels il est nécessaire de conserver une certaine vitesse leur permettant d'évoluer facilement et de prendre le plus vite possible la direction commandée par la vue ou la perception des sons suivant les circonstances. Il en est ainsi surtout, lorsque le capitaine a ralenti cette vitesse dès qu'il a entendu le sifflet du navire voisin, et qu'au moment même de l'abordage, il ne marchait plus qu'avec une allure de sept nœuds. — Cap. Qraub c. cap. Fouesnel. — Hâvre, 9 août et Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 300 et 543.

45. *Brume. Vitesse. Règlement international. Art. 15.* — L'arrêt qui constate qu'un navire à vapeur marchait à une vitesse de 14 nœuds 1|2 en temps de brume, alors que l'art. 15 du Règlement international du 1er septembre 1884 prescrit en pareil cas de ne marcher qu'à une vitesse modérée, échappe à la censure de la Cour de Cassation lorsqu'il constate que, qu'elle qu'ait été la vitesse du navire, elle n'a pas eu d'influence sur l'abordage. — Chargeurs réunis et Fœrster et autres c. Cie Transatlantique. — Cassation, 1 avril 1889, V, p. 7.

46. *Vitesse. Brume. Appréciation. Six nœuds à l'heure.* — On ne peut considérer comme excessive, même en temps de brume, une vitesse de 6 nœuds à l'heure, pour un navire dont l'allure normale est de 11 nœuds 50. — Cie Fraissinet c. Cie Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720 ; Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

47. *Vitesse normale. Temps de brume.* — La vitesse de deux à trois milles à l'heure par temps de brume est une allure prudente et aussi modérée que possible. — Cap. Lemerrer c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 février, Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

48. *Chenal supposé libre. Demi-vitesse.* — Il n'y a pas de faute de la part d'un steamer à marcher à demi-vitesse à la sortie d'un port dans un chenal, alors surtout que la route devait être présumée libre par suite de l'interdiction du chenal. — Cap. Féron c. cap. Schuck. — Hâvre, 13 mai 1890, VI, p. 51

49. *Chenal. Signal d'interdiction. Navire entrant.* — Quand le signal d'interdiction est hissé, le navire entrant, maître du chenal, n'encourt aucune responsabilité s'il aborde un autre navire qui, malgré ce signal, effectuait sa sortie. — Ropars c. Davies et Rooryck. — Dunkerque 17 juin 1889, VII, p. 412.

50. *Chenal. Signal d'interdiction. Navire sortant. Manœuvre commencée.* — Le navire sortant n'encourt aucune responsabilité, s'il aborde un autre navire en continuant sa manœuvre de sortie quand le signal a été hissé. — Ropars c. Davies et Rooryck. — Dunkerque, 17 juin 1889, VII, 412.

51. *Chenal du Hâvre. Signaux de défense. Steamer forçant l'entrée du port. Précautions.* — Est en faute le navire qui force l'entrée du port, malgré les signaux de défense.

Les vapeurs à passagers, dont le

service doit être rapide et régulier, ne peuvent donner dans le port, malgré cette défense, qu'à la condition que les officiers de service, seuls juges de l'opportunité de leur entrée, leur permettent de l'effectuer. Encore doivent-ils, en ce cas, observer les règles de la plus stricte prudence, en s'assurant de la liberté de la passe au moment où ils se présentent à l'ouverture du port, et en naviguant de façon à éviter la possibilité d'un abordage. Le navire sortant, à l'occasion duquel la défense d'entrer a été hissée, peut ne pas ranger la droite des jetées et venir sur la gauche, et, par conséquent, tenir le sud du chenal du port du Hâvre qu'il doit présumer libre pendant que sa sortie s'effectue. Il doit, néanmoins, observer les règles de la plus stricte prudence et avoir en place, prêts à servir, tous les engins propres à la navigation.— Deschamps c. Chauvelon.— Rouen, 6 février 1885, I, p. 146.

52. *Chenal. Navire sortant. Ancres en veille. Obligation.* — Le navire sortant doit avoir ses ancres en veille, aussi bien que le navire entrant. Cette obligation, qui n'est point formellement imposée par les règlements, résulte suffisamment des dispositions générales de l'art. 23 du Règlement du 5 novembre 1879, qui impose aux capitaines le devoir de tenir compte de tous les dangers de la navigation. En vain, le capitaine objecterait que la position des ancres en veille était dangereuse pour la sortie des bassins et le passage dans les portes. En conséquence, il y a faute commune à l'abordeur et à l'abordé, lorsque, d'une part, l'abordeur a forcé l'entrée du port, malgré la défense formelle d'entrer, et navigué sans précaution, et que, d'autre part, l'abordé, faute d'avoir eu ses ancres en veille pour pouvoir mouiller à temps, a aggravé les conséquences de l'abordage. — Deschamps, c. Chauvelon. — Rouen, 6 février 1885, I, p. 146.

53. *Échouement hors la zône de navigation. Ininterruption du mouvement. Règlement de 1884. Inapplication.* — Le navire échoué dont la machine n'a pas cessé d'être en action n'est pas soumis aux exigences de l'article 5 du Règlement de 1884. Il ne peut donc être rendu responsable des conséquences de l'abordage qu'on lui impute en vertu de ce règlement, s'il avait ses feux de position allumés lors de l'accident, et s'il avait fait entendre les signaux phoniques réglementaires, alors surtout que l'échouement a eu lieu en dehors de la zône de navigation.— En ce cas, et si aucune autre faute n'est reprochée à ce navire, alors qu'une faute est établie à l'encontre du navire sinistré, ce dernier doit supporter intégralement les conséquences de l'abordage. — Cap. Palmgreen c. st. « Ranée ».— Hâvre, 20 décembre 1892. VIII, p. 350.

54. *Port. Signal de défense. Navire sortant. Infraction. Faute. Tolérance. Navire remorqué. Inapplication.* — Lorsqu'un signal de défense a interdit tout mouvement dans un port, le bâtiment qui opère sa sortie malgré cette interdiction commet une faute, quel que soit son tonnage, le règlement des ports sur les signaux d'entrée et de sortie ne faisant aucune distinction à cet égard, et, à supposer qu'une tolérance existe en faveur des navires d'un faible tonnage, elle ne saurait s'appliquer à un bâtiment à la remorque. — Cap. Clément c. cap. Renezé. — Rouen, 1er août 1894, X, p. 402.

55. *Port. Signal de défense. Navire sortant. Faute. Navire entrant avec autorisation. Demi-vitesse. Marche à droite. Vue tardive du navire sortant. Absence de faute.* — Le navire qui entre avec l'autorisation de l'officier de port remplit toutes ses obligations en tenant sa droite et en marchant à demi-vitesse. — Et il ne commet aucune faute, si, ayant aperçu un remorqueur sortant, il n'a pas ralenti de nouveau sa marche, ni stoppé ou fait machine en arrière, les évolutions de ce remorqueur ne devant pas le préoccuper en l'état du signal d'interdiction. — Par suite, l'abordage survenu entre ce navire et le navire sortant sous la conduite du remorqueur est imputable exclusivement à ce dernier navire, alors qu'aucune faute n'est reprochable au premier, qui, en raison de la distance, n'a pu apercevoir à temps le navire remorqué, et qui, dès qu'il l'a aperçu, a fait tout son possible pour l'éviter. — Cap. Clément c. cap. Renezé. — Rouen, 1er août 1894, X, p. 402.

56. *Entrée dans un port. Fausse appréciation de l'allure du navire*

sortant. Atténuation de faute. — La circonstance que le capitaine du navire entrant, par une erreur d'appréciation, a cru le navire sortant stoppé ou marchant à peine, atténue la faute de ce capitaine, mais reste sans influence sur la responsabilité du sinistre. — Caillol et Saint-Pierre c. Cie de Navigation mixte. — Marseille, 8 janvier 1895, X, p. 612.

57. *Entrée dans un port. Vue du feu rouge du navire sortant. Continuation de la route. Navire sortant. Manœuvre à tribord.* — Le navire entrant, qui, apercevant par tribord le feu rouge du navire sortant, continue sa route au lieu de mettre la barre à tribord, contrevient à l'article 16 du Règlement de 1884, en vertu duquel, lorsque deux vapeurs font des routes qui se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de ce dernier, et à l'art. 21 du même règlement, d'après lequel, dans les passes étroites, tout vapeur doit, quand il le peut sans danger, prendre la droite du chenal. — En conséquence, l'abordage survenu à la suite de la manœuvre du navire sortant qui, en gouvernant à tribord pour laisser la place libre au navire entrant, a précipité la rencontre, doit être mis à la charge exclusive de ce dernier. — Caillol et Saint-Pierre c. Cie de Navigation mixte. — Marseille, 8 janvier 1895, X, p. 612.

58. *Règles d'entrée et de sortie des ports. Danger. Inapplication.* — Les règles d'entrée et de sortie d'un port ne sont pas applicables, comme toutes les prescriptions du même genre, lorsque leur observation conduirait à un danger immédiat. — Cap. Féron c. cap. Schuck. — Hâvre, 13 mai 1890, VI, p. 51.

59. *Règlement d'un port. Infraction.* — Le capitaine d'un navire est en faute lorsque, d'une manière générale, il a négligé de prendre les précautions commandées par l'expérience et les circonstances ou par les règlements des ports. — Chevillotte c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 23 mars 1887, III, p. 26.

60. *Règlements particuliers d'un port. Règlement de 1884. Préférence.* — Vainement le capitaine alléguerait-il de prétendus règlements du port, l'autorisant à suivre la route qu'il a suivie pour gagner son poste d'amarrage, alors que l'existence de ces règlements est insuffisamment établie et que le règlement officiel du port s'en réfère simplement au Règlement de 1884. — Caillol et Saint-Pierre et assureurs c. Cie de Navigation mixte.—Marseille, 8 janvier 1895, X, p. 612.

61. *Règlement du Hâvre. Entrée et sortie du port. Vapeurs. Droit à toute marée de nuit. Capitaine. Entrée à six heures du soir. Arrêt. Absence de faute. Cassation. Non-lieu.* — L'art. 2 du Règlement du port du Hâvre admet sans conditions les navires à vapeur à entrer et sortir par les écluses à toutes les marées de nuit. — L'arrêt qui ne relève aucune faute à la charge du capitaine qui a appareillé à six heures du soir pour entrer dans ce port est donc respectueux de la loi et échappe à la censure de la Cour suprême. — Dubuisson c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7.

62. *Sortie d'un port. Vue d'un feu blanc hors de la jetée. Coup de sifflet. Signal suffisant.* — Lorsqu'un navire, opérant sa sortie d'un port (en l'espèce du port d'Alger), aperçoit le feu blanc d'un autre navire en dehors de la jetée, il remplit tout son devoir en signalant son départ par un coup de sifflet. — Caillol et Saint-Pierre c. Cie de Navigation mixte. — Marseille, 8 janvier 1895, X, p. 612.

63. *Marée s'étant produite plus tôt. Circonstances atmosphériques. Force majeure.*— Les capitaines ne seraient pas exonérés de la faute qu'ils auraient commise en donnant un avertissement tardif par le fait que, contrairement aux indications de l'Annuaire de la Marine, la marée se serait produite plus tôt, par suite de circonstances atmosphériques. Ils doivent tenir compte de l'influence de ces circonstances et prévoir l'heure exacte où la manœuvre deviendra périlleuse pour les navires stationnant dans le voisinage. — Chevillotte c. Cie Bordelaise de Navigation à vapeur. — Bordeaux, 25 mars 1887, III, p. 26.

64. *Fausse manœuvre. Port de Lisbonne. Influence des courants. Force majeure.* — Est dangereuse et fautive la manœuvre consistant,

pour mener un navire à sa bouée d'amarrage dans l'intérieur d'un port (le port de Lisbonne), à passer au milieu d'un groupe de navires ancrés à une distance pouvant d'abord paraître suffisante, mais pouvant aussi se trouver diminuée sous l'influence de courants. — L'existence de courants et contre-courants à l'embouchure d'un fleuve (le Tage), à marée basse, pendant le jusant, à l'époque des crues, est un fait ordinaire qui doit être prévu et ne constitue pas un fait de force majeure. — Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285.

65. *Courants à l'entrée d'un port. Force majeure. Preuve.* — L'existence de courants à l'entrée d'un port ne constitue pas un cas de force majeure. — Askiew c. Herrich. — Douai, 21 décembre 1885, II, p. 515.

66. *Navigation fluviale. Passe dangereuse. Péniche à allure lente. Feux réglementaires. Bateau rapide. Vitesse.* — Le patron d'une péniche qui s'est engagé, la nuit, dans une passe réputée dangereuse et sillonnée par des bateaux à allures rapides, ne saurait être par cela seul rendu responsable de l'accident à lui causé par l'abordage d'un de ces bateaux, lorsqu'il est constant qu'il avait allumé les feux prescrits par le Règlement de 1884 et, d'autre part, qu'il avait à son bord un pilote spécial. — La responsabilité de cet accident doit incomber, au contraire, au bateau rapide dont le pilote, quoique ne voyant pas exactement la position de la péniche, n'a pas ralenti sa vitesse, ni stoppé, ni fait machine arrière ou recouru à toute autre manœuvre pour éviter le sinistre. — Taret c. Cie des Bateaux Omnibus. — Seine, 14 mars 1894, X, p. 55.

67. *Navire en marche. Navire à l'ancre. Navigation dans un fleuve. Force des courants. Absence de force majeure.* — Les courants et contre-courants se produisant dans un fleuve et qui ont jeté un navire à vapeur en marche sur un navire à l'ancre, ne constitue pas des cas de force majeure lorsque l'existence de ces courants et contre-courants était connue du pilote qui dirigeait le navire ou du capitaine, et qu'il était dès lors, possible au capitaine ou au pilote du navire abordeur de prendre ses précautions pour en éviter les effets, soit en dirigeant le navire autrement, soit en attendant leur disparition jusqu'à un autre moment de la marée.— Bensaude c. chargeurs réunis.— Hâvre, 3 mars 1885, I, p. 133.

68. *Navire amarré. Amarrage insuffisant. Heurt d'un autre navire. Responsabilité.* — Lorsqu'un navire s'est amarré à proximité de l'entrée d'un port et dans le cercle de giration des navires qui manœuvrent pour entrer dans les bassins, il doit prendre les précautions suffisantes pour résister au remous occasionné par les manœuvres ; en conséquence, si ses amarres se sont brisées et s'il a été jeté sur un autre navire, mouillé régulièrement et exempt de toute faute, il est responsable des avaries occasionnées par l'abordage. — Quillet ès-qualité c. Levaix. — Poitiers, 16 décembre 1889, V, p. 482.

69. — *Navire mouillé. Navire en marche.* — Lorsqu'un abordage se produit entre un navire au mouillage et un navire en marche, ce dernier est présumé en faute et, à défaut de preuve contraire, il doit être déclaré responsable des conséquences de l'accident. — Cne Barker c. Cie Générale Transatlantique. — Bordeaux, 28 juillet 1885, II, p. 659.

70. *Navire en marche. Navires mouillés en rade ou à leur poste. Présomption de faute.* — Les navires mouillés en rade ou à leur poste n'ont aucun mouvement à faire pour éviter les abordages. — C'est aux navires en marche qu'il incombe de les éviter. — Le navire à vapeur en marche qui aborde un navire au mouillage, est présumé fautif et doit donc être déclaré responsable de l'abordage, à moins qu'il ne prouve que l'abordage est dû à un cas de force majeure. — Bensaude c. Chargeurs réunis. — Hâvre, 3 mars 1885, I, p. 133.

71. *Navire au mouillage. Evitage. Navire abordeur. Passage à gauche. Vitesse excessive.* — Lorsqu'un navire au mouillage a commencé son mouvement d'évitage dans un chenal assez large pour permettre le passage de deux navires, le capitaine d'un autre navire commet une faute si, pour doubler le navire au mouillage, il force de vitesse et prend la gauche

du chenal, au lieu de passer à droite. On ne peut reprocher au navire au mouillage de ne pas s'être mis en marche par quelques tours d'hélice pour laisser le passage libre, et si, dans ces circonstances, il est abordé, la responsabilité de l'abordage incombe exclusivement au navire abordeur. — Corry and Sons et cap. William c. Cie Transatlantique. — Saint-Nazaire 25 juillet 1891, VII, p. 555 ; Rennes, 22 mars 1892, IX, p. 25 ; Cassation, 27 novembre 1893, IX, p. 455.

72. *Navire en marche. Navire à l'ancre. Présomption de faute. Cessation* — La présomption de faute qui pèse sur le navire abordeur en marche au profit du navire abordé à l'ancre, n'est pas opposable, quand la cause de la collision se trouve dans l'impossibilité pour le navire abordeur de reconnaître, à raison du brouillard, l'obstacle qu'il a devant lui. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap Seymo. — Hâvre, 7 février ; Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

73. *Navires à l'ancre. Dragues. Immunités*. — Une drague ou tout autre bateau affecté à un service public ne peut réclamer que les immunités de tout navire ancré ou incapable de mouvement. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 février ; Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

74. *Navire ancré, non encore mouillé. Navire abordeur.*— Il n'y a pas de faute de la part du navire abordeur à n'avoir pas mouillé immédiatement son ancre, alors que cette manœuvre aurait pu avoir pour conséquences d'accrocher les deux bateaux et de les heurter l'un contre l'autre. — Cap. Lemerrer et Dubuisson, c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 février ; Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

75. — *Navire suivant régulièrement sa route. Navire donnant de son avant à bâbord. Présomption.* — Doit être réputé abordeur le navire qui a donné de son avant à bâbord dans le flanc d'un navire qui suivait régulièrement sa route. — Cap. Klein c. cap. Mancini. — Marseille, 11 avril, et Aix, 12 novembre 1889, V, p. 67 et 357.

76. *Navire rattrapé. Voilier. Feu de poupe. Exhibition à un mille de distance.* — Le navire rattrapé, qui doit montrer un feu à la poupe, remplit pleinement son obligation en exhibant ce feu à un mille de distance. — Messageries Maritimes c. Transports Maritimes. — Paris, 23 janvier 1894, X, p. 12.

77. *Navire rattrapé. Feux réglementaires. Omission.* — Le navire rattrapé doit révéler sa présence, par les moyens en usage, au navire qui approche, et celui-ci doit modifier sa marche et s'écarter de la route du navire rattrapé, par les manœuvres jugées les meilleures par le capitaine. En cas de collision survenue en dehors de toute force majeure et de toute faute du navire abordeur, la responsabilité de l'abordage incombe au navire rattrapé, si celui-ci n'a pas allumé les feux prescrits par le règlement de 1884 et n'a pas prévenu en temps utile de sa présence le navire qui l'approchait et qu'il avait aperçu. — Transports Maritimes c. Cie des Messageries Maritimes.—Seine, 6 août 1890, VI, p. 264.

78. — *Règlement du 1er septembre 1884. Art. 18. Brume. Application.* — L'article 18 du règlement du 1er septembre 1884, est général : il s'applique aussi bien pour le cas de brume que pour le temps clair. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p.720. Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

79. *Règlement international de 1884. Art. 18. Vapeur hors de sa route. Nécessité de stopper.* — Tout navire à vapeur qui en approche un autre, au point de faire craindre un abordage, doit diminuer de vitesse ou stopper ou marcher en arrière, aux termes de l'art. 18 du Règlement du 1er septembre 1884 : à bien plus forte raison si le navire abordeur se trouvait hors de sa route. — Cap. Klein c. cap. Mancini. — Marseille, 11 avril ; Aix 12 novembre 1889, V, p. 67 et 357.

80. *Règle de tribord.* — Tout vapeur qui aperçoit par tribord un autre navire qui fait une route croisant la sienne, de manière à faire craindre un abordage, doit s'écarter de la route de cet autre navire. — Girard et Paoli c. Touache. — Aix, 31 juillet 1890, VI, p. 144. — Powley Thomas c. cap. Geest. — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582 ; Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

81.*Règle de tribord. Article 15 du*

règlement. Application. Condition. Vue des feux de côté. Vue du seul feu blanc. Marche sur tribord. — L'article 15 du règlement sur les abordages ne prescrit à chacun des deux navires de venir sur tribord, que pour les cas où chacun est placé de manière à voir de nuit les deux feux de côté de l'autre. Est donc en faute le capitaine qui vient sur tribord, lorsqu'il n'a vu encore que le feu blanc de l'autre, la seule vue de ce feu ne pouvant le fixer sur la direction suivie par ce navire. Si donc cette manœuvre met le navire qui la fait sur la route de l'autre, et qu'un abordage s'ensuive, c'est le capitaine qui l'a ordonnée qui doit être rendu responsable du sinistre. — Cyp. Fabre et Cie, c. Société Gén. des Transports Maritimes. — Aix, 6 mars 1894, X, p. 197.

82. *Règle de tribord. Navires s'entendant mais ne se voyant pas.*— On ne saurait reprocher à un capitaine d'avoir fait suivre à son navire une fausse direction, lorsqu'il est démontré qu'ayant entendu à l'avant et par bâbord les coups de sifflet du navire voisin, ledit capitaine a observé la règle de tribord : en effet, l'article 15 du Règlement international porte : « Quand deux navires marchant à la vapeur courent l'un sur l'autre, faisant des routes directement opposées ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun des navires devra venir sur tribord, afin de laisser passer l'autre navire à bâbord». — Cap. Traub c. cap. Fouesnel. — — Hâvre, 9 août: Rouen, 26 décembre 1887, III, p. 300 et 543.

83. *Règle de tribord. Application restreinte.* — Un vapeur ne commet aucune faute quand, apercevant un autre vapeur par l'amure de tribord, il vient sur bâbord, pour ne pas croiser la route de ce navire. L'obligation d'évoluer sur tribord ne s'applique, en effet, que dans le cas où les deux navires naviguent cap contre cap, c'est-à-dire dans une ligne directement opposée. — Ollavaria c. Mac Larem Crum. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

84. *Règle de tribord. Application restreinte.* — L'article 15 du Règlement international du 1er septembre 1884, qui prescrit la manœuvre à tribord aux capitaines des navires à vapeur courant l'un sur l'autre, en faisant des routes directement opposées ou à très peu près, n'est applicable que si la situation respective des deux bâtiments peut être constatée par la vue, c'est-à-dire si pendant le jour le personnel de chaque bâtiment voit les mâts de l'autre tout à fait ou à peu près dans le prolongement de son cap, et si, pendant la nuit, chaque bâtiment est placé de manière à voir les deux feux de côté de l'autre. Par suite, la manœuvre à tribord cesse d'être obligatoire dans le cas où à raison d'une brume intense, les navires ne sont devenus visibles l'un pour l'autre qu'au moment de l'abordage, et ce, quels que soient les coups de sifflet qui aient pu être entendus de part et d'autre. — Cie Maritime française du Tonkin, c. Cyprien Fabre. Cassation, 19 mars 1888, III, p. 663.

85. *Règles de tribord. Navires rapprochés. Inapplication.* — L'article 16 du Règlement du 1er septembre 1884, d'après lequel le vapeur qui voit un autre vapeur par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire, quand ils font des routes se croisant, de façon à faire craindre un abordage, suppose nécessairement le cas où les deux navires se voient arriver d'assez loin et assez à temps pour que l'on puisse s'écarter de la route que l'autre doit invariablement suivre. Si, au contraire, au moment où ils s'aperçoivent, les vapeurs se trouvent subitement trop rapprochés, cette règle de l'art. 16 ne peut plus être exclusivement applicable. — Assureurs c. Cie Messageries Maritimes. — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.

86. *Règle de tribord. Vapeurs se croisant. Vue par tribord. Obligation de manœuvrer. Vue par bâbord. Obligation de continuer sa route. Confusion de manœuvres.* — Lorsque deux vapeurs font des routes presque parallèles, mais telles qu'ils ont des chances de se rencontrer si aucun des deux ne modifie sa direction, c'est à celui qui voit l'autre par tribord à manœuvrer pour éviter l'abordage, tandis que celui qui voit l'autre par bâbord doit continuer sa route. En conséquence, si deux navires marchent dans ces conditions, celui qui voit les feux rouge et blanc de l'autre naviguant par son travers à tribord, remplit son devoir en faisant machine

en arrière, et la responsabilité de l'abordage incombe à celui qui, voyant les feux vert et blanc de l'autre a fait aussi machine en arrière et a occasionné ainsi une confusion de manœuvres qui a causé le sinistre. — Cie Nationale de Navigation c. Cie de Navigation Mixte et cap. Azibert. — Marseille, 2 juillet 1894, X, p. 258.

87. *Manœuvre à tribord. Faute originaire. Marche tardive à bâbord pour la réparer. Seconde faute*. — Le capitaine commet une faute et aggrave sa responsabilité lorsque, l'autre navire étant venu sur tribord, à la suite de la fausse manœuvre du premier, il veut tardivement réparer son erreur originaire et revient lui même sur bâbord alors qu'il n'était plus temps. — Cyp. Fabre et Cie c. Transports Maritimes. — Aix, 6 mars 1894, X, p. 197.

88. *Manœuvre à tribord. Prudence. Justification suffisante. Arrêt. Validité*. — S'il y a erreur dans le motif de l'arrêt d'après lequel l'art. 15 dudit règlement (règle de tribord) est applicable même en temps de brume, les navires pouvant se garder par le son, l'arrêt n'en demeure pas moins justifié s'il constate que le capitaine, en manœuvrant à tribord, a obéi en même temps à la prudence, conformément à l'art. 23 du règlement, en s'écartant de l'obstacle qu'il pressentait devant lui. — Chargeurs réunis, c. Cie Transatlantique. — Cassation, 1 avril 1889, V, p. 7.

89. *Routes opposées. Vue des feux de côté. Direction à tribord donnée hors de ce cas. Capitaine. Faute. Responsabilité*. — Le règlement sur les manœuvres pour prévenir les abordages ne prescrit d'aller sur tribord que lorsque deux bateaux font des routes directement opposées, ce qui a lieu, la nuit, lorsque chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre. — Commet donc une faute et est responsable de l'abordage survenu le capitaine du vapeur qui, ne voyant aucun des feux de côté de l'autre, ordonne de gouverner à tribord. — Valéry c. Cie Florio. — Aix, 24 mars 1885, I, p, 41.

90. *Vapeur et voilier. Présomption de faute*. — Un navire à vapeur, ayant toute facilité pour manœuvrer, doit, à défaut de preuve contraire, être réputé auteur de l'abordage survenu entre lui et un navire à voiles. — Marseille, 5 mars 1885, I, p. 123. — Robert Lafon c. Cie Péninsulaire. — Marseille, 23 décembre 1887, III, p. 589.

91. *Vapeur et voilier. Présomption de faute. Exhibition des feux du voilier. Intervalle entre les deux quarts du vapeur.* — Tout steamer qui approche un voilier doit s'écarter de la route de ce dernier. Le steamer ne peut pas prétendre qu'il n'a pas vu le voilier, lorsqu'en fait le capitaine du voilier, en dehors de ses feux réglementaires, a fait allumer un flambeau de térébenthine, et lorsqu'il est résulté des débats qu'au moment précis de l'abordage, un des quarts venait de finir, et que le suivant n'a commencé qu'après un certain intervalle. — Cap. Anderson c. Cap. Lindhner. — Marseille, 28 janvier 1890, V, p. 660.

92. *Vapeur et voilier. Présomption de faute. Abordage par beau temps. Distance suffisante*. — En cas d'abordage entre vapeur et voilier, il y a présomption de faute contre le vapeur alors qu'il est démontré qu'il n'y a pas cas fortuit. — La faute du vapeur est d'ailleurs prouvée lorsque l'abordage a eu lieu par beau temps et que le vapeur avait cinq minutes de temps et deux mille mètres d'espace pour faire les diverses manœuvres que lui prescrivaient les articles 17, 18 et 20 du règlement international. — Messageries Maritimes c. Cie des Transports maritimes. — Paris, 23 janvier 1894, X, p. 12.

93. *Vapeur et voilier. Abordé. Présomption de faute. Absence de feux réglementaires. Temps clair*. — Il importe peu que le voilier abordé n'ait pas eu ses feux réglementaires lors de la rencontre, s'il n'eût pas davantage été aperçu, et si, d'ailleurs, le temps était clair. — Couyère c. Leperchey. — Honfleur, 21 mars 1894, X, p. 250.

94. *Vapeur et voilier. Présomption de faute. Preuve contraire. Défense d'entrer dans un chenal*. — La présomption de faute, qui pèse sur le steamer qui a abordé un voilier, cesse d'exister lorsque le voilier est entré dans un chenal malgré la défense régulièrement établie par les signaux. — Cap. Féron c. Cap. Schuck.

— Hâvre, 13 mars 1890, VI, p. 51.

95. *Vapeur et voilier. Routes opposées. Vapeur. Obligation de manœuvrer. Rapports contradictoires. Voilier. Continuation de sa route. Vapeur. Manœuvres hésitantes.* — D'après le Règlement de 1884, lorsqu'un vapeur et un voilier s'aperçoivent réciproquement, faisant route directement opposée, c'est au vapeur qu'incombe l'obligation de manœuvrer pour éviter la rencontre. — En pareil cas, et en l'état de rapports contradictoires des capitaines sur la conduite respective des navires, si la violence du choc et cette double circonstance qu'il a eu lieu perpendiculairement au navire abordé, et que le voilier abordeur portait toute sa voile au moment de la collision, démontrent que le voilier n'a pas changé de direction et qu'au contraire le vapeur a évolué dans un sens d'abord, puis dans un autre, c'est sur ce dernier que doit retomber la responsabilité de l'abordage. — Messageries Maritimes c. Joannes Egge. — Marseille, 23 mai 1892, IX, p. 45.

96. *Vapeur et voilier. Feu blanc. Navire au mouillage. Manœuvre à tribord. Faute.* — Le capitaine d'un steamer qui aperçoit à tribord le feu blanc d'un voilier doit supposer qu'il se trouve en présence d'un navire au mouillage, et doit présumer qu'en continuant sa route il passera à une distance suffisante de ce voilier ; en se portant sur tribord il commet donc une faute. — Guitard et Lethuillier c. Sharp et Golding. — Hâvre, 18 mars 1889, V, p. 217.

97. *Vapeur et voilier. Décret du 1er septembre 1884. Présomption de faute. Accident de personne. Inapplication. Art. 1382 Code civ.* — Le décret du 1er septembre 1884 qui établit des présomptions de faute à l'encontre des vapeurs et au bénéfice des voiliers est inapplicable aux accidents de personne. La responsabilité civile en cette matière est réglée par les principes de l'art. 1382 du Code civil. — Vve Milhé c. Cie Péninsulaire orientale. — Marseille, 13 juillet 1888, IV p. 166.

98. *Vapeur. Vue d'un voilier à tribord. Changement de route de celui-ci. Règlement de 1884. Obligation de manœuvrer sans retard. Voilier. Absence d'obligation. Présence de deux hommes sur le pont.* — Lorsqu'un vapeur, ayant d'abord aperçu un voilier à tribord, feu vert à feu vert, ne voit plus ensuite que sa voilure, il doit, d'après les articles 17 et 18 du Règlement de 1884, manœuvrer immédiatement pour rendre l'abordage impossible, et, s'il a un doute sur la route suivie par le voilier, diminuer de vitesse ou stopper ou, au besoin, faire machine en arrière. — Alors même que, dans les circonstances ci-dessus, le voilier aurait brusquement changé de route de façon à montrer son feu rouge, le vapeur serait seul responsable de l'abordage qu'il eût pu éviter en manœuvrant sans retard. — Et le voilier, qui n'avait aucune manœuvre à faire pour éviter la rencontre, ne saurait être considéré comme fautif pour n'avoir maintenu que deux hommes d'équipage sur le pont, du moment que ce nombre était suffisant pour assurer sa marche. — Basile, c. Gronmeyer. — Hâvre, 30 octobre 1894, X, p. 430.

99. *Voilier. Modification de sa route sans motif légitime. Nécessité d'un péril imminent.* — Le capitaine du voilier, ne doit chercher à dévier de sa route, que lorsqu'il s'aperçoit que l'abordage est devenu fatal et inévitable. — Robert Lafon c. Cie Péninsulaire Orientale. — Marseille, 23 décembre 1887, III, p. 589. — Cne Thorbjornsen c. Cie Transatlantique, III, p. 593.

100. *Voiliers. Routes croisées. Décret de 1862. Règlement de 1884. Navire courant grand largue à bâbord amures. Navire naviguant au plus près, tribord amures. Défaut de surveillance.* — D'après l'article 12 du décret de 1862, lorsque deux voiliers font des routes se croisant de façon à les exposer à un abordage, celui qui a les amures à bâbord doit manœuvrer de façon à ne pas gêner celui qui reçoit le vent de tribord, et, d'après l'article 14 du Règlement de 1884, le voilier qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui navigue au plus près. Par suite le capitaine du voilier qui court grand largue bâbord amures est responsable de l'abordage survenu entre ce voilier et un autre naviguant au plus près tribord amures, si la collision a eu pour cause un défaut de surveillanée à bord du premier, sur lequel

personne ne veillait au moment du sinistre, le capitaine et les hommes d'équipage se trouvant à l'arrière du bateau et de pouvant voir ce qui se passait devant, à cause de la voilure. —Couyère c. Le Perchey.— Honfleur 21 mars 1894, X, p. 250.

101. *Voiliers. Routes croisées. Navire au grand largue. Obligation d'éviter le navire au plus près.* — Lorsque deux voiliers font des routes se croisant de façon à les exposer à une rencontre, c'est à celui qui a le vent en arrière ou grand largue à s'écarter de la route de celui qui navigue au plus près. — Le Perchey c. Couyère. — Caen, 20 février 1895. X, p. 770.

102. *Abordage imminent. Capitaine. Devoirs. Manœuvres opportunes. Art. 17 et 23. Règlement de 1884.* — Les capitaines des deux navires, en présence d'un abordage imminent et fatal, doivent s'inspirer des art. 17 et 23 du règlement, diminuer de vitesse ou stopper ou faire machine en arrière, et ordonner toutes les manœuvres qu'ils trouvent opportunes pour parer au danger. — Assureurs c. Messageries Maritimes. — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.

103. *Changement de direction par un navire qui aurait dû continuer sa route. Absence de motif légitime. Faute.* — Le capitaine doit être déclaré responsable de l'abordage, lorsque, au lieu de continuer directement sa route, conformément à l'art. 22 du Règlement international de 1884, il a exécuté au dernier moment une manœuvre qui lui a fait modifier sa direction. — Powley Thomas Cie et Chargeurs Réunis, c. Cap. Geest. — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

104. *Capitaine. Fausse manœuvre. Constatation régulière.* — Il n'y a pas de violation des règles du droit international privé, ni des art. 546 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil dans l'arrêt qui révisant, en fait, les jugements étrangers, s'en approprie les motifs en s'y référant et déclare que la fausse manœuvre est imputable à un seul capitaine dont la faute est régulièrement constatée. — Mac Larrem Crum et Cie c. Ollavaria et Cie, la Cie l'Union et le Phénix espagnol et le Lloyd Andalous. — Cassation, 30 juillet 1889. V, p. 183.

105. *Fausse manœuvre. Distance importante. Capitaine. Précipitation.* — Est en faute le capitaine d'un navire qui fait une fausse manœuvre par suite de sa trop grande précipitation à examiner la route suivie par l'autre navire, alors surtout que la distance qui sépare les deux bâtiments, en l'espèce trois milles marins, est assez grande pour lui laisser tout le temps de la réflexion. — Cie Fraissinet c. Cie. Néerlandaise. — Aix, 30 juillet 1890 ; VI, p. 191.

106. *Gros temps. Forte brise avec rafales.* — Le terme gros temps ne doit pas être interprété dans un sens absolu et rigoureux : il n'est besoin ni d'ouragan, ni de tempête. C'est ainsi que, dans un sens relatif, une forte brise de l'Est avec rafales peut être qualifiée de gros temps quand elle en produit les effets sur le bateau pilote. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Hâvre, 29 février 1892. VII, p. 688.

107. *Manœuvre commandée par les circonstances. Capitaine. Absence de faute.* — On ne saurait reprocher à un capitaine d'être venu tout sur tribord, après avoir entendu à une très petite distance, par bâbord, le sifflet d'un autre bâtiment, quand il est établi que cette manœuvre est la seule que ledit capitaine ait pu exécuter utilement pour sauver les vies qui lui étaient confiées, en l'état des circonstances fatales dans lesquelles il se trouvait placé. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888. III, p. 720. — Aix, 20 juin 1888. IV, p. 142.

108. *Règlements. Inobservation. Manœuvres commandées par les circonstances. Règle de tribord.* — L'art. 15 du Règlement international du 1er septembre 1884, qui ordonne de venir sur tribord, ne vise que le cas où chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre et où, pendant la nuit, chaque bâtiment est placé de manière à voir les deux feux de côté de l'autre. En conséquence, ne commet pas une faute le capitaine qui, entendant le sifflet d'un navire par tribord devant, lance son steamer sur bâbord. Il en est ainsi surtout lorsqu'il est établi que ce capitaine entendait en même temps un second sifflet qui signalait la présence d'un autre navire toujours dans

la direction de tribord et que sa manœuvre est justifiée par des circonstances particulières. — Cie des Forges et Hauts Fourneaux de Denain et d'Anzin c. la Cork Steamship Cie et Assureurs. — Dunkerque 14 décembre 1886. II, p. 550.

109. *Précautions commandées par les circonstances. Faute.* — Le capitaine d'un navire est en faute lorsque, d'une manière générale, il a négligé de prendre les précautions commandées par l'expérience et les circonstances ou par les règlements des ports. — Chevillote c. la Cie Bordelaise. — Bordeaux, 23 mars 1887, III, p. 26.

110. ALLEMAGNE. — *Bateau-réserve. Règles sur l'abordage. Application.* — Les règles relatives à l'abordage sont applicables à un bateau servant de réserve pour le poisson, comme à un véritable navire bien que ce bateau n'ait point de quille. — Justus c. Von Schell. — Trib. sup. hans., 30 novembre 1885, II, p. 451.

111. *Règlements. Inobservation motivée par les circonstances. Capitaine. Absence de faute.* — Il n'y a aucune faute pour le capitaine si une circonstance particulière l'empêche de continuer sa route pour se rendre au point que le navire devait occuper. — Société "Hamburg Sudamerikanische-Dampschifhatt Gesellschaft" c. Taylor and Cameron — Trib. sup. hanséatique, III, p. 209.

112. *Evitage sur l'Elbe. Déviation dans un bras secondaire. Signaux. Navire devancé. Conservation de la route.* — Les arrêtés du Schleswig du 18 janvier 1889 et Hambourgeois du 1er février de la même année prescrivent aux navires qui effectuent un évitage dans les camps de l'Elbe, de laisser passer auparavant les navires qui tendent à les devancer — Cne James M. Fischley c. Cne Hugo — Trib. Sup. hanséatique 28 septembre 1892. IX, p. 557.

113. *Canal ou port. Vapeur obligé en principe de s'y tenir à droite.* — En vertu de l'article 21 (de l'ordonnance du 7 janvier 1880), la considération d'un danger à éviter et même tout autre motif raisonnable, autorise un navire à chercher à se maintenir dans la partie des eaux située à sa gauche, surtout dans un port ; autrement, avec la complication du commerce, les mouvements des navires se trouveraient arrêtés à tout instant sans nécessité. — Trib. sup. hans., 25 juin 1886, III, p. 209.

114. *Vapeur et voilier. Obligation du vapeur. Ordonnance de 1880.* — Lorsqu'un vapeur et un voilier se rencontrent l'art. 17 de l'ordonnance impériale du 7 janvier 1880, impose au vapeur l'obligation de faire place au voilier. — Cristiansen c. Feulbach et Cie. — Trib. sup. hans., 20 décembre 1886, II, p. 710.

115. *Ordonnance de 1880. Interprétation.* — L'article 13 de l'ordonnance impériale du 7 janvier 1880 doit être interprété en ce sens que le navire qui entre dans le brouillard doit, non pas seulement diminuer son *maximum* de vitesse, mais le ralentir jusqu'à son minimum. — Wilhelm Amsinck et Cie c. Westhartlepool Steam Navigation Cie. — Trib. de l'Empire. 24 septembre 1884, II, p. 47.

116. *Ordonnance du 7 janvier 1880. Interprétation.* — L'art. 19 de l'ordonnance impériale du 7 janvier 1780, qui auto ise un vapeur à siffler lorsqu'il en croise un autre pour permettre à ce dernier de se conformer au mouvement qu'il exécute, ne saurait avoir pour effet d'autoriser le vapeur à faire une manœuvre quelconque après avoir sifflé et à l'exonérer de l'abordage causé par cette manœuvre, si elle n'a pas été conforme aux prescriptions de l'ordonnance. — Wilkens c. Johns. — Trib. sup. hans., 5 mars 1886, II, p. 711.

117. *Ordonnance de 1880. Application. Condition* — Les signaux autorisés par l'art. 19 de l'ordonnance du 7 janvier 1880 ne peuvent être employés quand il n'y a aucun navire en vue. — Christiansen c. Feulbach et Cie. — Trib. sup. hans., 20 décembre 1886, II, p. 710.

118. *Navires se rencontrant. Vapeur. Obligation de stopper ou faire machine en arrière. Signaux.* — Lorsqu'un vapeur rencontre un autre navire, l'art. 18 de l'ordonnance impériale du 7 janvier 1880 lui impose l'obligation de ralentir sa vitesse, en cas de danger, de s'arrêter ou faire machine en arrière suivant les circonstances. — L'art. 19, supposant une marche dans ces conditions, permet au vapeur d'user du sifflet de la machine pour avertir l'autre navire de la

manœuvre régulière qu'il va exécuter. — Cristiansen c. Feulbach et Cie. — Trib. sup. hans., 20 décembre 1886, II, p. 710.

119. *Navires de guerre. Abordage avec un vapeur. Ordonnance du 7 janvier 1880. Application.* — L'ordonnance du 7 janvier 1880 ne fait aucune différence entre les vaisseaux de guerre et les navires marchands ; le navire abordé par un vaisseau de guerre a droit, par conséquent, à une indemnité de la part de celui-ci. — Le Fisc impérial c. Le Norddeutsche Lloyd. — Trib. sup. hans., 8 février 1888, VI, p. 200.

120. ANGLETERRE. — *Brouillard intense. Nécessité de stopper et de faire machine en arrière.* — Quand deux navires par un brouillard intense marchent l'un vers l'autre au point de faire craindre un abordage, tous deux doivent stopper et faire machine en arrière. — Le mot « nécessaire » contenu dans l'art. 18 du Règlement international du 1er septembre 1884 (les navires devront stopper, s'il est nécessaire) doit s'interpréter dans un sens très large ; on doit entendre par là non pas « indispensable », mais « prudent » ou « convenable ». — Le Lebanon c. Le Ceto. — Chambre des lords, 1er juin 1889, V, p. 258.

121. *Brouillard intense. Vitesse exagérée. Faute.* — Est en faute le capitaine du navire qui navigue à une allure trop rapide par un brouillard très intense. — Hte C. de just., div. de l'Am., 17 juillet 1890, VI, p. 203.

122. *Navires se dépassant.* — Le navire suivant l'autre, doit s'écarter de la route du navire précédant, lorsqu'il veut le dépasser. — Cour du comté de Newcastle, 18 septembre 1890, VI, p. 306.

123. *Présomption de faute. Navire s'éloignant après la collision. Responsabilité.* — Le fait que le navire abordeur s'est éloigné aussitôt après l'abordage sans s'inquiéter de l'abordé, suffit à prouver sa culpabilité. — Hte Cour de justice, banc de la Reine, 24 avril 1888, IV, p. 181.

124. *Vapeur et voilier. Faute du voilier. Défaut de flambeaux.* — Le vapeur est exonéré de la responsabilité de l'abordage quand le voilier a tardivement montré son flambeau pour faire connaître sa position au vapeur qui le gagnait, alors que ses lumières de côté pouvaient être cachées. — Amirauté de Dublin, 18 novembre 1886, II, p. 726.

125. BELGIQUE. *Navire en danger. Sacrifice d'un bâtiment voisin. Préjudice volontaire.* — Un navire qui, se trouvant exposé à un péril imminent, se jette sur un bâtiment voisin pour s'épargner à lui-même un plus grand dommage, répond du préjudice ainsi causé comme d'un préjudice absolument volontaire. — Ainsi, lorsqu'un steamer au mouillage, pour éviter d'être coulé à pic par un navire à la dérive, s'est rapproché du rivage et, dans la crainte de s'échouer à la suite de cette manœuvre, a renversé ses machines pour revenir à l'appel de son ancre et a été jeté par ce mouvement sur un bâtiment mouillé à une place réglementaire, ce steamer est seul responsable de l'abordage produit dans ces conditions, alors qu'il ne pouvait pas ne pas prévoir les conséquences de sa manœuvre et que le sang-froid avec lequel elle a été accomplie démontre qu'il les avait effectivement prévues. — Cap. Balleine c. Plæger. — Bruxelles, 10 janvier 1894, IX, p. 760.

126. *Navire. Manœuvre anormale. Autre navire. Prévision impossible.* — Un navire ne doit pas s'attendre à voir un autre navire faire une manœuvre anormale. — Cap. Grant c. Cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

127. *Rade d'Anvers. Ouverture des bassins. Manœuvres. Inexécution par l'un des navires. Faute.* — Commet une faute grave, le batelier qui continue à dériver avec son bateau en rade d'Anvers au lieu de se mettre à l'ancre à une distance convenable pendant l'ouverture des bassins, et ainsi empêche, retarde ou rend difficile et périlleuse la sortie des navires. — Cie anonyme d'armateurs et d'assureurs c. Muller. — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 464.

128. *Navires d'intérieur. Arrêté du 1er août 1880. Inapplication.* — L'arrêté royal du 1er août 1880 ne concerne pas les navires d'intérieur et ceux-ci restent soumis, pour les signaux phoniques comme pour les feux, à l'arrêté de 1851. — Bruxelles, 13 février 1889, V, p. 97.

129. *Navigation dans l'Escaut. Courbe trop allongée.*— Le navire qui,

pour remonter l'Escaut avec le courant du flux, décrit dans sa marche une courbe allongée l'exposant à une collision avec les bateaux amarrés vers la rive gauche, commet une faute grave. — Cap. Ghade c. Cap. Strachan. — Bruxelles, 9 juillet 1890. — VI, p. 316.

130. *Vapeur d'intérieur. Navigation dans l'Escaut. Feux et signaux. Arrêté du 4 mars 1851. Cloche en cas de brouillard.* — Un capitaine naviguant dans l'Escaut doit tenir compte de la possibilité d'y rencontrer des vapeurs éclairés conformément à l'arrêté royal du 4 mars 1851, non abrogé, qui autorise un feu vert à l'avant et n'impose pas ce feu vert à tribord. L'art. 12 de cet arrêté, qui dispose qu'en temps de brouillard la cloche sera tintée continuellement à bord des vapeurs, ne distingue pas si le brouillard est plus ou moins épais. — Bruxelles, 13 février 1889, V, p. 97.

131. *Navires remontant l'Escaut. Arrêt de l'un d'eux. Liberté de la rive réglementaire.* — Le capitaine d'un navire remontant l'Escaut, qui navigue à mi-thalweg dans une passe de 1.000 mètres, commet une faute en se rapprochant de la rive gauche lorsque, au moment où il donnait ordre de mouiller, il apercevait à bonne distance, par un travers, un steamer remontant aussi la rivière ; ce dernier devant, en suivant sa rive réglementaire, passer entre celle-ci et l'autre navire qu'il avait aperçu à bâbord montrant ses feux de marche, l'autre bâtiment doit lui laisser le passage libre, stopper ou battre en arrière, tout au moins attendre, pour opérer un mouvement giratoire, que le navire soit passé. — Cap. Grant c. Cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

132. *Navire atteint où il devait se porter. Navire abordeur naviguant sur la rive opposée à sa route. Présomption de faute.* — Quand un navire a été atteint là où il devait se porter pour éviter les rencontres, tandis que l'abordeur a, au contraire, navigué, au moins temporairement, vers la rive opposée à celle qu'il devait tenir, la faute de ce dernier est établie et il est inutile de rechercher quelle était la position exacte des deux bâtiments au moment où le feu de l'un a été relevé pour la première fois par l'autre. — Bruxelles, 13 février 1889, V, p. 97.

133. *Navire empêché. Règlement hollandais de 1892. Coups de sifflet. Obligation.* — D'après l'article 16 du Règlement hollandais du 18 mai 1892, le navire empêché doit donner quatre coups de sifflet brefs, signifiant « vous devez vous garer, je ne puis manœuvrer ». — Cap. Grant c. Cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

134. *Dangers subits. Précautions avant que le sinistre ne soit devenu trop imminent.* — Un commandant de navire doit, autant que possible, prendre des précautions pour pouvoir parer aux dangers subits même provenant des fautes de tiers, et il ne doit pas attendre que le danger soit tellement rapproché que le moindre incident fortuit provoque un sinistre. — Cie anonyme d'Armateurs et d'Assureurs c. Muller. — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 464.

135. *Péril imminent. Manœuvre fautive. Dernier moment.* — S'il est de principe que le capitaine ne peut être rendu responsable, alors que, mis dans une situation imprévue, se trouvant en présence d'un péril imminent, la manœuvre qu'il décide pourrait être considérée comme fautive, cette irresponsabilité doit néanmoins être strictement limitée aux manœuvres du dernier moment. — Messageries Maritimes c. Assureurs. — Bruxelles, 20 novembre 1891, VII, p. 333.

136. *Faute du dernier moment. Danger imminent. Faute préexistante de l'autre navire.* — Il est de jurisprudence qu'une faute, commise au dernier moment, et dans l'affolement qui doit nécessairement accompagner l'imminence du danger, ne peut être considérée comme imputable au navire à bord duquel la manœuvre inopportune est exécutée, si cette manœuvre a eu pour cause une faute lourde préexistante dans le chef du navire avec lequel il est entré en collision. — Elisabeth Balls et William Buckle c. Aug. Duchesne — Ostende, 11 février 1892, X, p. 313.

137. *Manœuvre de la dernière heure. Faute. Excusabilité.* — En cas de péril grave et imminent, si, par exemple, un capitaine ne peut se douter du danger de collision qu'une

minute avant le choc, on ne peut lui reprocher la manœuvre à laquelle il a eu recours pour éviter l'abordage ou en atténuer les effets, alors qu'il a été mis dans la nécessité d'agir sans avoir le temps nécessaire à la réflexion. — Cap. Ghade c. Cap. Strachan. — Bruxelles, 9 juillet 1890, VI, p. 316.

138. *Vitesse excessive. Dix nœuds à l'heure.* — Le capitaire qui a continué à marcher à une vitesse de 10 nœuds à l'heure en se rapprochant d'un autre vapeur dans une situation spéciale qui devait lui faire craindre un abordage, contrevient à l'art. 18 du Règl. maritime, pour n'avoir pas, en temps opportun, diminué de vitesse. — Messageries Marit. c. Assureurs. — Bruxelles, 20 novembre 1891, VII, 333.

139. *Voiliers. Rapprochement. Bâbord amures. Obligation de changer de route.* — Le voilier qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures, et quand, d'après cette règle, un des deux navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit continuer la sienne. — Elisabeth Ball et William Buckle c. Aug. Duchesne — Ostende, 11 février 1892, X, p. 313.

140. *Navire tenu de s'écarter d'un autre. Rapprochement à deux longueurs de bâteau. Faute.* — Il faut considérer comme étant en faute le navire qui, devant s'écarter de la route d'un autre, s'en rapproche jusqu'à deux longueurs de bateau, la prudence la plus élémentaire du marin devant lui commander de prévoir qu'au dernier moment le moindre mouvement de l'autre navire pourra entraîner une collision. — Elisabeth Ball et William Buckle c. Aug. Duchesne — Ostende, 11 février 1892, X, p. 313.

141. *Navire vu par bâbord. Changement de route. Faute. Règlement du 1er août 1880. Navire abordeur. Responsabilité.* — En principe, un navire qui en voit un autre par bâbord, n'a pas à changer sa direction. S'il change de route, quand la loi l'oblige de la maintenir, presque toujours il sera en faute et responsable. L'article 18 sur la navigation, du 1er août 1880, qui prescrit qu'un navire à vapeur qui en approche un autre au point de faire craindre un abordage, doit diminuer de vitesse ou stopper, n'est applicable qu'en ordre subsidiaire, c'est-à-dire dans le cas seulement où le règlement n'ordonne pas au navire de manœuvrer conformément à l'art. 16. L'abordeur doit être déclaré seul responsable si l'abordé n'a agi comme il l'a fait, que dans la prévision que l'abordeur se conformerait aux règles de la navigation tracées par les règlements. — Cap. Mac Beath c. Konninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschapij. — Anvers, 9 juillet 1888, V, p. 528.

142. *Navire au travers de la passe. Mouillage. Faute.* —Un steamer qui mouille son ancre quand il tient une position en travers de la passe, accomplit un mouillage absolument anormal, qui ne s'expliquerait que s'il avait fallu y recourir pour arrêter son sillage, car il est de pratique constante de ne jeter l'ancre que lorsque le navire a évité bout au courant. — Cap. Grant c. cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

143. *Navire en marche. Sens de ces termes. Précautions du navire en marche. Evitage. Navire au mouillage. Assimilation.* — Les termes « navires en marche » de l'art. 3 de l'arrêté royal du 1er août 1880 sont synonymes de » navire en route » et non applicables aux mouvements ou manœuvres du navire encore amarré. Le navire en marche passant à proximité d'un navire au mouillage doit tenir compte des mouvements que ce dernier peut être amené à effectuer. Cette obligation est applicable à l'évitage, notamment quand le moment auquel le navire se met en marche coïncide avec l'heure de l'ouverture des bassins. — Société de remorquage Anglo-Belge c. Société de remorquage à Helice. — Bruxelles, 18 juin 1885, I, p. 642.

144. *Navire en marche. Navire à l'ancre abordé. Faute. Présomption.* — Le navire en marche qui en aborde un autre qui est à l'ancre est présumé en faute: pour s'exonérer, son capitaine doit prouver qu'il n'a pas commis de faute et que l'abordage est la conséquence d'une force majeure ou d'une faute du navire abordé: des allégations vagues de force majeure ne suffisent pas. — Cap. John Marnich c. cap. Pohls. — Anvers, 13 avril 1889, IV, p. 189.

145. *Navire amarré. Navire en marche. Présomption de faute.* — Quand un bateau était amarré et immobile au moment où il a été abordé, il incombe à l'abordeur, pour dégager sa responsabilité, de prouver que c'est par une force majeure ou un cas fortuit que l'accident s'est produit. — Chainage Disery c. L. de Cost. — Anvers, 9 septembre 1889, V. p. 526.

146. *Navire en marche. Abordage d'un navire à l'ancre. Embardée de celui-ci. Absence de cas fortuit. Responsabilité.* — C'est au navire en marche à prendre les mesures nécessaires pour éviter le bâtiment à l'ancre. La circonstance que le bateau est ancré dans la passe navigable doit rester sans influence sur la détermination de la responsabilité de la collision : cette circonstance est une infraction au règlemenent de police du fleuve, mais est sans influence sur l'abordage, si en fait l'abordeur a pu éviter le navire à l'ancre, ayant l'espace normal pour effectuer l'évitage, et ne l'a pas fait. C'est à l'abordeur à prévoir une embardée du navire à l'ancre et conséquemment à s'en tenir à distance suffisante : l'embardée ne peut être assimilée au cas fortuit que si comme intensité elle dépasse toute prévision. — Van den Eeden c. Muy et Letzeze — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 72.

147. *Navire en marche. Navire dont la manœuvre est moins facile. Devoir de l'éviter.* — Tout navire en marche doit éviter les bâtiments dont la manœuvre est moins facile que la sienne. — Cap. Balleine c. Plœger. — Bruxelles, 10 janvier 1864, IX, p. 760.

148. *Navire sortant. Navire à l'ancre.* Le capitaine d'un navire sortant des bassins, qui aperçoit en rade un navire à l'ancre dans l'impossibilité de se mouvoir, a le devoir de prendre seul les mesures nécessaires afin d'éviter une collision. — Cap. Ghade c. cap. Strachan. — Bruxelles, 9 juillet 1890. — VI, p. 316.

149. *Vapeur et voilier. Présomption de faute. Nuit. Visibilité des feux.* — Si le steamer qui, en plein jour et par un temps clair, aborde un voilier, est presque toujours responsable de la collision, la possibilité d'apercevoir le voilier est toujours la condition essentielle de l'obligation de changer de route ou d'allure : le vapeur ne peut être présumé en faute par cela seul qu'il est, pendant la nuit, entré en collision avec le voilier ; pour justifier sa demande, celui-ci doit établir que l'équipage du steamer a vu ou a dû voir à temps ses feux. — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

150. *Vapeur et voilier. Feux à bord du voilier. Dénégation. Présomption. Obligation du vapeur.* — Dans le cas d'un steamer qui soutient que l'abordage est dû à ce que le voilier ne portait pas ses feux réglementaires, le juge peut décider, d'après des présomptions, que le voilier n'était pas dépourvu de ses feux. En l'absence d'une semblable circonstance, c'est au steamer qu'il incombe de démontrer que l'abordage n'est pas dû à sa faute. — Cap. Haak c. cap. Kruger et Société John Cockerill. — Anvers, 29 août 1888, IV, p. 453.

151. *Vapeur et voilier. Présomption de faute. Motifs du législateur.* — Les motifs qui ont engagé le pouvoir réglementaire à faire un traitement différent au navire sous vapeur et au voilier peuvent être pris en considération par le juge, pour compléter les éléments de sa décision au sujet d'un abordage dont les preuves directes n'établissent pas les causes réelles ; mais le juge n'y doit avoir égard que suivant les cas ; l'influence plus ou moins grande qu'il accorde, en termes de preuve, à la qualité respective des navires en collision, rentre dans la catégorie des présomptions abandonnées aux lumières et à la prudence des magistrats. — Haack c. Kruger et Société Cockerill. — Cass. belge, 17 juillet 1890, VI, p. 322.

152. *Navire non manœuvrable. Feux rouges. Lanternes non préparées. Faute.* — Le steamer qui n'est pas manœuvrable doit mettre, à la place du feu blanc en avant du mât de misaine, trois feux rouges ; vainement soutiendrait-il qu'il n'a pas eu le temps d'exécuter cette manœuvre, car il doit y avoir des hommes disponibles chargés du service des feux et signaux, et les lanternes doivent être prêtes et constamment à la portée du marin, un accident de nature à rendre un steamer non manœuvrable arrivant le plus souvent inopinément. — Cap. Grant c. cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

153. *Manœuvre de nuit. Imprudence.* — Est en faute le capitaine qui fait pendant la nuit une manœuvre dangereuse à laquelle il n'aurait pas été astreint après le lever du soleil.— Cap. Ghade c. cap. Strachan. — Bruxelles, 9 juillet 1890, VI, p. 316.

154. DANEMARK. — *Règlement international de 1884. Responsabilité pénale.* — Les signaux prescrits aux capitaines par les articles 12 et 13 du Règlement international ne doivent plus être restreints au cas où l'air est tellement épais que les navires ne peuvent s'apercevoir qu'à une distance où toute manœuvre, même immédiate, serait inutile. — Copenhague, 14 mai 1889, VI, p. 332.

155. *Navires à l'ancre. Feux. Règlement du 28 avril 1880.* — Il suffit pour remplir les conditions du Règlement du 28 avril 1880, § 8, que le feu d'un navire à l'ancre envoie à un mille au moins une lumière blanche, claire et tranquille. — Danschewski c. Larsson. — Trib. mar. de Copenhague, 3 septembre 1884, III, p. 348.

156. *Navire à l'ancre dans un chenal. Obligation de se tenir à l'endroit d'où il peut être le mieux aperçu.*— D'après le Règlement du 28 avril 1880, par. 8, les navires à l'ancre doivent être placés à l'endroit d'où ils peuvent être le mieux aperçus de tout l'horizon.— Danschewski c. Larsson. — Trib. mar. de Copenhague, 3 septembre 1884, III, p. 348.

157. *Chenal dangereux. Vigie. Mousse de 15 ans.* — Est en faute le capitaine qui naviguant dans un chenal dangereux où il pouvait s'attendre à rencontrer des navires à l'ancre n'a employé comme vigie qu'un mousse de quinze ans qui n'était à la mer que depuis six mois. — Danschewski c. Larsson. — Copenhague, 3 septembre 1884, III, p. 348.

158. *Navire amarré. Dommages. Rupture des amarres. Réparation.* — Pour le règlement du dommage souffert par un navire amarré dans un port et qui, allant à la dérive, est abordé par un autre, on ne peut, d'après la loi danoise (L. 4, 3, 4 et 4, 3, 5), faire entrer en ligne de compte la perte soufferte par le navire amarré avant la collision et résultant de la rupture des amarres. — Poulsen c. Christensen. — So-og Handelsret, 2 avril 1884, II. p. 354.

159. ECHELLES DU LEVANT. — *Navire à l'ancre. Manœuvres. Exécution imparfaite. Irresponsabilité.* — N'est pas responsable, dans un abordage, le capitaine abordé dont le navire est à l'ancre dans un port ; qui a le droit de s'y croire en sûreté ; qui est à terre parce qu'il avait des devoirs à y remplir ; dont l'équipage est au repos ; qui est surpris par l'événement ; qui a tenté d'exécuter les manœuvres nécessaires, bien qu'elles n'aient pas été exécutés à temps, alors que, malgré les appels répétés du capitaine abordeur, il n'avait pas le temps matériel pour ordonner et voir exécuter les manœuvres, par exemple filer sa chaîne d'ancre, lancer sa machine en arrière et mettre la barre à tribord. — Le " Nérissa " c. le " Donnaï " et Compagnies d'Assurances. — Trib. cons. de Constantinople, 27 juil et 1888, V, p. 271.

160. EGYPTE. — *Navire marchant en arrière. Navire manœuvrant librement. Art. 16 du règlement international.* — En cas d'abordage, il y a présomption de faute contre un navire qui a devant lui un espace libre très étendu, qui a une entière liberté d'allures et obéit parfaitement à son gouvernail, et qui aperçoit à grande distance un autre navire marchant en arrière et n'étant pas, à cause même de ce mouvement, en état de gouverner. — Les règles élémentaires de la navigation et la prudence la plus vulgaire commandent de ne pas passer derrière un navire qui recule, alors surtout que devant lui la place est libre. — L'article 16 du règlement international ne prévoit que le cas de deux navires qui se croisent en marchant en avant, et non le cas de deux navires dont l'un marche en avant et l'autre en arrière. — Cap. Desler c. Cap. Douvard. — Mansourah, 22 février 1893, IX, p. 608.

161. *Entrée dans un chenal ou dans un port. Navire le plus éloigné. Obligation de laisser passer le plus rapproché.* — Il est d'usage constant, que, lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus rapproché soit entré. — Cap. Desler c. cap. Douvard. — Mansourah, 22 février 1893, IX, p. 608.

162. *Navire abordé. Moyen de prévenir les suites de la faute de l'abordeur. Absence d'excuse.* — Il

est de jurisprudence que la possibilité où se serait trouvé le navire abordé de prévenir les conséquences d'une faute dont il n'était pas l'auteur, ne peut excuser le coupable ni constituer une faute réciproque. — Cap. Desler c. cap. Douvard. — Mansourah, 22 février 1893, IX, p. 608.

163. ETATS-UNIS. — *Steamer et barque. Règlement international. Inaplication.* — La règle de navigation qui prescrit à un navire qui en approche un autre de ralentir sa vitesse ou au besoin de stopper et se détourner n'est applicable que lorsqu'il s'agit d'un navire. Si donc un abordage se produit entre un steamer et une petite barque, le steamer ne saurait être déclaré responsable ; c'était à la barque de se garer et de s'éloigner de la route suivie par le steamer. — Fischer de Cambden c. Steamboat Ferry and Cie. — Cour suprême de Pensylvanie, 4 février 1889, V, p. 279.

164. *Basse baie de New-York. Navigation. Règlement international.* — La navigation dans les eaux de la Basse-baie de New-York puis de l'Océan est soumise aux règles internationales de la Route de la mer. — C. de District Sud de New-York. — 3 juil et 1891, VII, p. 177.

165. *Signaux. Absence à bord d'un navire. Faute.* — Le navire abordé est en faute lorsqu'il n'a pas fait les signaux suffisants. — Mécabe c. Domincin Steamship Cie. — Cours du district de Delaware, 7 juin 1887, III, p. 361.

166. *Feux réglementaires pour prévenir les abordages. Yacht.* — Un yacht doit légalement être classifié parmi les bâtiments de côte, et quand il navigue dans les eaux intérieures (*inlandwaters*), il doit porter la rangée centrale de feux prescrite par la règle 7 pour prévenir les abordages. — New-York, III, p. 94.

167. *Vapeur de gros tonnage. Sortie de New-York. Porte brisée. Feu rouge. Exhibition.* — Un vapeur de fort tonnage et d'un fort tirant d'eau sortant de la baie de New-York avec une forte brise n'est pas tenu, après avoir montré un feu rouge à tribord, d'observer d'autres précautions que celles que lui permet sa position difficile, en sorte qu'il n'a pas à changer de direction, si un changement lui faisait courir un danger. — C. du dis-sud de New-York. — 3 juillet 1891, VII, p. 177.

168. *Brouillard. Vitesse exagérée. Faute.* — Le capitaine qui met son navire à toute vapeur au milieu d'un brouillard épais par cette seule raison qu'il suppose la route libre alors qu'il a entendu le sifflet d'un navire venant vers lui, viole les dispositions de l'art. 13 du règlement international de 1884 et doit être rendu responsable de l'abordage. — C. du district Est de New-York, 9 janvier 1890, V, p. 550.

169. *Brouillard. Sept milles à l'heure. Vitesse exagérée.* — Il y a lieu de considérer comme exagérée, une vitesse de sept milles à l'heure par un brouillard intense et dans une partie très fréquentée des côtes de New-Jersey. — Mecabe c. Dominion Steamship et Cie. — Cours du district de Delaware, 7 juin 1887, III, p. 361.

170. *Brouillard. Surveillance insuffisante. Faute.* — Est en faute le capitaine qui s'est montré négligent dans la surveillance requise par l'intensité du brouillard, alors que le second du navire, qui se trouvait sur la dunette de poupe, avait la triple mission de sonner la trompe de brume, de surveiller les abords du navire et de diriger sa navigation. — Mecabe c. Dominion Steamship Cie. — Cours de Dis. de Delaware, 7 juin 1887, III, p. 361.

171. *Signaux phoniques. Sifflet. Audition à un mille de distance. Temps brumeux.* — On ne peut reprocher à un capitaine l'insuffisance de son sifflet, si ce sifflet peut être entendu par temps de brume à une distance d'un mille. — C. suprême du district Est de New-York, 9 janvier 1890, V, p. 550.

172. *Brouillard. Sifflets. Manœuvre à tribord.* — Le vapeur qui entend des coups de sifflet prolongés manœuvre conformément aux règlements internationaux en se portant à tribord après avoir donné deux coups de sifflet auxquels il a été répondu. — C. du district de Massachussets, 20 septembre 1891, VII, p. 457.

173. *Sifflet. Coup unique. Marche à tribord.* — Un seul coup de sifflet de l'autre vapeur impose l'obligation de venir sur tribord, puis de reprendre sa première direction. —

C. du district sud de New-York. 3 juillet 1891, VII, p. 177.

174. *Sifflet. Coup unique. Vitesse. Ralentissement.* Un grand vapeur, qui reçoit l'avertissement d'un seul coup de sifflet, a le droit, s'il n'y a pas d'autres éléments dans la situation qui lui fassent craindre un abordage, de continuer sa route avec la même vitesse, jusqu'à ce qu'il puisse observer jusqu'où à tribord, ira l'autre vapeur. — C. du district Sud de New-York ; 3 juillet 1891, VII, p. 177.

175. *Voilier. Trompe de brouillard. Usage fautif.* — Est en faute le voilier qui se sert en temps de brume d'une trompe de brouillard ou d'une sirène qui ne doit être usitée qu'à bord des vapeurs. — C. du district de Massachussets, 20 septembre 1891, VII, p. 457.

176. *Vapeurs et voiliers. Signal inexact. Faute du voilier.* — Si, après un abordage, survenu entre un steamer et un navire à voile (schooner) pendant un brouillard épais, il a été prouvé que le steamer avait manœuvré prudemment, que le schooner avait été signalé, aussitôt qu'il était en vue, mais qu'il était alors trop tard pour éviter l'abordage, que le signal du schooner n'avait pas été entendu, avant qu'il ait été vu et que ledit signal n'était pas celui prescrit par la loi, l'abordage doit être attribué à la faute du schooner. — Adams c. The Bolivia. — Cour de dist. de New-York, 25 août 1890, VI, p. 483.

177. *Steamer et brick. Changement de direction au dernier moment.* — Lorsque un steamer ayant aperçu près de lui le feu vert d'un brick, et ensuite son feu rouge, a fait bâbord tout, et a gardé sa barre à bâbord, le brick est en faute s'il a de nouveau montré son feu vert et changé de direction alors que les deux navires étaient trop près l'un de l'autre pour que ce changement ne fût un danger. — Cour du District Sud de New-York, 3 avril 1891, VII, p. 455.

178. GRÈCE. — *Règlements. Observation trop stricte. Faute.* — L'observation fidèle des règles de la navigation constitue une faute lorsque leur violation était imposée par la force majeure. — Athènes, arrêt 808 de 1890, VII, p. 82.

179. *Précautions extraordinaires. Défaut. Capitaine. Responsabilité.* — Le défaut de précautions même extraordinaires entraîne la faute du capitaine. L'abordage ne peut être qualifié fortuit lorsqu'il est la conséquence de la faute, même la plus légère. — Athènes, arrêt 808 de 1890, VII, p. 82.

180. *Faute. Absence de présomption. Vapeur et voilier. Vapeur. Présomption de faute.* — En cas d'abordage de navires, la faute, en principe, n'est pas présumée. — En cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, le capitaine du vapeur est présumé en faute. — Euthymios Kapatios c. Hélène Ghondi. — Athènes, 1892, VIII, p. 596.

181. *Navire à l'ancre. Manœuvre.* — Le navire à l'ancre doit manœuvrer pour éviter l'abordage ; cependant ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels qu'une négligence du capitaine d'un navire à l'ancre dans l'accomplissement d'une manœuvre peut constituer une faute. — Athènes, arrêt 808 de 1890, VII, p. 82.

182. HOLLANDE. — *Navire au mouillage. Endroit prohibé.* — Le fait que le navire abordé était mouillé dans un endroit prohibé ne suffit pas en lui-même pour dégager le navire abordeur de toute responsabilité. — Dusseldorfer Allgemeine Versicherungs Gesellschaft c. N. Brandjes. — Haarlem, 22 avril 1884, II, p. 473.

La présomption de faute existe contre le navire en marche qui aborde un navire au mouillage, même si ce navire est mouillé dans un endroit prohibé, quand la prohibition d'y mouiller n'a pour raison d'être que la sécurité d'un pont du chemin de fer. — J. N. Kœnigsfeld c. D. C. Kræger. — Rotterdam, 6 décembre 1884, II, p. 474.

183. ITALIE. — *Péril imminent. Manœuvres spéciales. Obligation de les exécuter, même si elles sont contraires aux règlements.* — Les règles générales édictées pour prévenir les abordages ne doivent pas être appliquées dans un sens rigoureux et inflexible, et doivent être au contraire entendues de manière à ne pas exclure les manœuvres commandées par les circonstances pour éviter un péril imminent. — Cassation, Florence, 13 juin 1887, III, p. 761.

184. *Sortie d'un Port. Navire entrant. Navire sortant. Vitesse excessive de ce dernier. Faute.* — Notam-

ment, quand un abordage s'est produit à la sortie d'un port entre un navire entrant et un navire sortant, on peut en imputer la responsabilité au capitaine de ce dernier navire, s'il est établi qu'il marchait avec une vitesse exagérée. — Cassation Florence, 13 juin 1887, III, p. 761.

185. *Vapeur et voilier. Obligations réciproques. Changement de route par le voilier. Absence de faute.* — D'après les art. 16 et 17 du règlement publié en Italie le 4 avril 1880, lorsqu'un vapeur rencontre un navire à voiles, c'est au vapeur qu'il incombe de manœuvrer de façon à laisser libre la route du voilier ; celui-ci n'a aucune manœuvre à faire, il doit purement et simplement continuer sa route. — Cependant, lorsqu'un abordage s'est produit entre un vapeur et un voilier, on ne saurait reprocher à ce dernier navire d'avoir dévié de sa route, s'il est du reste certain que cette manœuvre était commandée par les circonstances, et avait pour but, sinon d'éviter, au moins de rendre moins grave le sinistre devenu inévitable. — Cassation Florence, 13 juin 1887, III, p. 761.

186. SUÈDE. — *Feux réglementaires. Manœuvres correspondantes. Inobservation par l'un des navires.* — Lorsque, au moment où les deux navires faisaient des routes les rapprochant de manière à les exposer à un abordage, le navire qui navigue au plus près bâbord amures ne s'est pas écarté de celui qui navigue au plus près tribord amures et que, l'autre nanavire ayant continué sa route conformément aux règlements, il n'a pas fait la manœuvre prescrite en pareille circonstance, la responsabilité de l'abordage incombe à ce navire, s'il n'est établi que le feu rouge de l'abordé n'a pu pour une cause quelconque être aperçu assez à temps par la vigie de l'abordeur. — Fagelmark c. Oilson. — Cour sup. de Suède, 30 août 1886, III, p. 101.

187. TUNISIE. — *Règlement international. Art. 15. Interprétation restrictive.* — L'article 15 du Règlement international de 1884 doit être interprété d'une façon restrictive, et n'est applicable pendant la nuit que lorsque chaque bâtiment est placé de manière à voir les deux feux de côté de l'autre. Le capitaine qui vient sur tribord en dehors de cette hypothèse commet donc une faute. — Gharmasi c. Cie Générale Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

188. *Vapeurs. Règlement international. Art. 16. Navire aperçu par bâbord. Changement de direction. Faute.* — L'article 16 du même règlement porte que, lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes différentes qui se croisent de manière à faire crainte un abordage, c'est au bâtiment qui voit l'autre par tribord à s'écarter de la route de cet autre navire. En conséquence, le capitaine qui aperçoit un autre navire par bâbord est en faute, s'il change de direction. — Gharmasi, c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

CHAPITRE V

Actions disciplinaires et pénales contre le Capitaine.

189. FRANCE. — *Abordage en haute mer. Navire français. Tribunal italien. Capitaine. Condamnation correctionnelle. Influence.* — Une condamnation correctionnelle prononcée par un tribunal italien à l'encontre du capitaine du navire abordé, dans l'espèce un navire français, à raison d'un abordage survenu en haute mer, est rendue par un juge incompétent. Elle ne saurait être rendue exécutoire en France et constituer, par suite, la chose jugée. L'acquittement du capitaine du navire abordeur par la juridiction correctionnelle italienne ne fait pas obstacle à ce que la juridiction civile française trouve dans les faits incriminés les caractères d'un quasi-délit entraînant une réparation pécuniaire. — Valéry c. Cie Florio. — Aix, 24 mars 1885, I, p. 41.

190. *Capitaine. Acquittement par le tribunal maritime. Responsabilité civile. Chose jugée.* — L'acquittement d'un capitaine, prononcé, à la suite d'un abordage, par le tribunal maritime institué par la loi du 10 mars 1891, n'enlève pas aux juges commerciaux le droit d'envisager ses actes sous le rapport des conséquences civiles qui en résultent, en les dépouillant de tout caractère de criminalité et en ne les considérant que comme des quasi-délits. — Cyp. Fabre et Cie c. Transports Maritimes. — Aix, 6 mars 1894, X, p. 197.

191. *Capitaine. Poursuites disciplinaires. Acquittement. Responsabilité civile.* — L'acquittement du capitaine sur les poursuites disciplinaires exercées contre lui, à l'occasion d'un abordage, ne forme pas obstacle à ce que les tribunaux consulaires décident que l'abordage est dû à la faute du capitaine, et n'en mettent les conséquences à la charge et à la responsabilité du capitaine et de ses armateurs. Les décisions disciplinaires portant condamnation ou acquittement d'un capitaine ne lient pas, en effet, les tribunaux, qui peuvent apprécier autrement la conduite du capitaine au point de vue civil. — Hâvre, 3 mars 1885, I, p. 133.

192. — *Commission des naufrages. Décision. Autorité.* — La décision de la commission des naufrages statuant en matière d'abordage n'a pas l'autorité de la chose jugée. Néanmoins, ses constatations et conclusions doivent prévaloir jusqu'à preuve contraire. — Cie Gén. Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

193. *Commission des naufrages. Décision. Tribunaux. Liberté d'appréciation.* — Les décisions de la Commission supérieure des naufrages et les peines disciplinaires infligées par le ministre de la marine à un capitaine, ne lient en aucune façon l'appréciation des juges, qui peuvent se prononcer contrairement aux avis des autorités administratives.— Cie Fraissinet c. Cie Néerlandaise. — Aix, 30 juillet 1890, VI, p. 191.

194. *Décisions du tribunal maritime. Chose jugée. Tribunaux civils. Responsabilité. Appréciation.* — Les décisions du tribunal maritime des abordages, créé par la loi du 10 mars 1881, ont, en principe, l'autorité de la chose jugée relativement à l'action civile née des délits dont cette juridiction connaît. Il appartient toutefois aux tribunaux de droit commun de fixer l'étendue des responsabilités respectives, en recherchant dans quelle proportion la faute de chacun des délinquants a pu contribuer au sinistre. — Le Perchey c. Couyère. — Caen, 20 février 1895 X, p. 770.

195. *Enquête administrative. Juge du fond. Absence d'influence sur la décision. Simple élément de conviction.* — Les enquêtes administratives faites à la suite d'un abordage et les décisions administratives rendues à cet égard ne sauraient lier les juges chargés de statuer sur les responsabilités pécuniaires résultant du sinistre. Toutefois, il leur est facultatif d'y puiser des éléments de conviction. — Cyp. Fabre et Cie c. Transports Maritimes.— Aix, 6 mars 1894, X, p.197.

196. *Enquêtes administratives. Tribunaux. Liberté d'appréciation.* — Le tribunal saisi d'une action d'abordage doit, pour apprécier la responsabilité de chaque capitaine, tout d'abord puiser dans les rapports de mer émanés d'eux directement, et dont ils ne sauraient par suite récuser les mentions, les éléments nécessaires à sa décision en les comparant et en les contrôlant l'un par l'autre : le contenu de ces documents peut être complété par les dépositions de ces capitaines devant l'autorité administrative et par celles des pilotes. Pour apprécier les causes de l'abordage, il n'est lié ni par les enquêtes administratives ni par des décisions qui, rendues au point de vue disciplinaire, n'ont pas été le résultat d'un débat véritablement contradictoire entre les intéressés. Ces documents peuvent cependant avoir leur utilité et leur importance, et constituent des éléments sérieux d'information et d'instruction. — Assureurs c. Messageries Maritimes. — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.

197. *Poursuite correctionnelle du patron du navire abordé. Homicide par imprudence. Acquittement. Demande en dommages-intérêts contre le navire abordeur. Chose jugée.* — Pour qu'il y ait chose jugée, il faut que la chose demandée soit la même, que la demande soit fondée sur la même cause et qu'elle soit formée entre les mêmes parties. En conséquence, le propriétaire d'un navire abordé ne peut demander au navire abordeur des dommages-intérêts pour le préjudice matériel qu'il a souffert, en se fondant sur ce que le patron du navire abordé, poursuivi en police correctionnelle pour homicide par imprudence, a été acquitté. Réciproquement, le capitaine du navire abordeur ne peut invoquer l'autorité de la chose jugée contre une demande en dommages-interêts de la part du propriétaire du navire abordé, en se

fondant sur une décision de l'autorité maritime qui, appréciant la conduite du pilote qui dirigeait le navire abordeur, a constaté qu'il n'avait pas commis de faute professionnelle. — Bergman c. Cassel et Cheminais. — Nantes, 23 août 1890, VI, p. 291.

198. ITALIE. — *Abordage. Chose jugée au criminel. Responsabilité civile.* — A la différence de ce qui a lieu en droit civil, la chose jugée au criminel est opposable *ergà omnes* relativement aux faits retenus comme constants et sur la participation qu'y ont eue les prévenus. L'identité d'objet prescrite par la loi en pareil cas existe, bien que la nouvelle demande n'ait pour objet que la réparation des dommages causés par le fait qui a donné lieu à la décision criminelle. La responsabilité civile n'est, en effet, que la conséquence du crime ou du délit. — Cie Valéry c. Cie Florio. — Cass. Florence, 22 février 1886, II, p. 730.

199. TUNISIE. — *Enquête du parquet. Tribunaux. Liberté d'appréciation. Mesures disciplinaires prises par le ministre de la marine.* — Bien que les mesures disciplinaires prises par le ministre de la marine en exécution d'un avis de la Commission des naufrages ne lient pas la juridiction civile chargée d'apprécier la responsabilité des capitaines et des armateurs, elles constituent cependant un document des plus sérieux, dans lequel le tribunal est en droit de puiser sa conviction. La circonstance que le parquet d'une ville a fait procéder à une enquête qui établit la responsabilité exclusive d'un capitaine ne saurait lier le tribunal. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

CHAPITRE VI

Faute d'un seul navire.

200. FRANCE. — *Chômage. Indemnité. Calcul.* — L'indemnité de chômage acquise au navire victime d'un abordage doit être calculée à raison de 0 fr. 50 par jour et par tonneau de jauge. — Corry Sons et cap. William c. Cie Gén. Transatlantique. — Saint-Nazaire, 25 juillet 1891, VII, p. 555; Rennes, 22 mars 1892, IX, p. 25.

201. *Chômage. Indemnité. Calcul.* — Le navire abordé a droit à une indemnité pour chômage pendant le temps des travaux de réparation nécessités par la faute de l'abordeur ; mais, à défaut de justifications précises, cette indemnité doit être limitée à la moitié des surestaries stipulées dans la charte-partie. — Cap. Barker c. Cie Gén. Transatlantique. — Bordeaux, 28 juillet 1885, II, p. 659.

202. *Chômage. Indemnité. Calcul d'après le tonnage net. Dépenses normales du navire. Nourriture de l'équipage. Diminution des recettes.* — L'indemnité à accorder à un vapeur pour le retard occasionné par un abordage doit être fixée au maximum à 1 franc par tonneau de jauge et calculée sur le tonnage net, augmenté de certains espaces réservés aux passagers et retranchés de la jauge depuis le décret du 7 mars 1889. Cette indemnité s'applique aux dépenses normales du vapeur et à la nourriture de son équipage, mais non à celle de ses passagers. Dans le préjudice qu'elle est destinée à réparer, est comprise, d'ailleurs, la diminution de recettes dont l'armateur a eu à souffrir par suite de ce retard. — Cie des Messageries Maritimes c. Mac Nay et Mac Yver. — Dunkerque 27 février 1894, X, p. 203.

203. *Chômage. Indemnité. Fixation. Dommage subi.* — Le chiffre de l'indemnité due au navire pour les surestaries résulte toujours d'un forfait établi par convention expresse ou tacite. Mais il n'en est pas de même de l'indemnité de chômage due par l'abordeur à l'abordé pour le temps couru pendant les réparations. Aucune convention même tacite ne pouvant être invoquée en pareil cas, les tribunaux doivent fixer l'indemnité d'après les règles du droit commun, c'est-à-dire par appréciation du dommage effectivement subi. — Cap. Likiardopulo c. cap. David. — Marseille, 5 août 1891, VII, p. 563.

204. *Chômage. Indemnité. Chalands.* — L'indemnité de 50 centimes par tonneau et par jour, ordinairement allouée en cas d'abordage maritime au navire abordé, ne peut être réclamée par des chalands. Il ne peut être alloué aux chalands qu'une indemnité de chômage à arbitrer suivant les circonstances — Cie Gén. de Transports c, Messageries Natio-

nales. — Hâvre, 25 août 1890, VI, p. 431.

205. *Indemnité. Préjudice direct. Perte de bénéfice.* — L'action née de l'abordage comprend la réparation, non seulement du dommage causé au corps même du navire, mais encore de tous les préjudices qui sont la conséquence directe de l'accident, et notamment d'une perte de bénéfice qui a ce caractère. — Cie de Transports Maritimes et d'affrètements c. Cie des Messageries Maritimes. — Paris, 4 décembre 1893, X, p. 743.

206. *Indemnité. Dommages directs. Service postal.* — En l'absence de faute lourde équivalant au dol, l'armateur du navire abordeur ne peut être responsable que des conséquences directes et immédiates de l'abordage. Il ne saurait être tenu de fournir un bâtiment d'un tonnage et d'une vitesse analogues à ceux du navire abordé, pour faire le service de ce dernier navire pendant son immobilisation. Et il en est ainsi, alors même que le navire abordé était affecté à un service postal. — Cie Morelli c. Messageries Maritimes. — Marseille, 13 janvier 1887, II, p. 572.

207. *Indemnité. Evaluation. Usure.* — L'indemnité d'abordage ne doit être évaluée, en ce qui concerne l'armement, qu'en tenant compte d'une certaine usure, notamment pour le cabestan. — Basile c. Gronmeyer. — Hâvre, 30 octobre 1884, X, p. 430.

208. *Indemnité. Eléments. Salaires.* — Dans le chiffre d'indemnité d'abordage doit entrer la somme représentant les salaires et nourriture de l'équipage pendant les réparations. Dans ce chiffre doit aussi entrer la perte d'intérêts sur le capital, amortissement, prime d'assurance, etc., et enfin la perte de bénéfice. — Likiardopoulos c. David. — Marseille, 5 août 1891, VII, p. 563.

209. *Indemnité. Fixation. Perte de la pêche.* — Les dommages-intérêts pour la perte de la pêche ne doivent comprendre que le bénéfice net qui aurait pu être réalisé, puisque tous les frais ont cessé de courir pour l'abordé et que les intérêts de l'indemnité qui lui est due doivent lui être bonifiés sur le prix de son navire. — Basile c. Gronmeyer. — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 430.

210. *Rupture d'affrètement*. — La rupture de l'affrètement résultant de l'abordage est un dommage indirect dont ne répond pas l'abordeur. — Dor c. cap. Ribalta. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

211. *Navire abordé. Sauvetage par l'abordeur. Indemnité. Non-lieu.* — Le navire abordeur qui ramène au port le navire abordé n'a droit à aucune indemnité de sauvetage ou d'assistance. — Cap. Anderson c. Cap. Lindhner. — Marseille, 28 janvier 1890, V, p. 660.

212. Allemagne. — *Indemnité. Frais d'expertise par les agents du Lloyd.* — La prétention des armateurs du navire abordeur de ne pas payer les frais d'expertise faite par les agents du Lloyd doit être repoussée par ce motif que les frais d'expertise sont la conséquence de l'abordage et que, comme tels, ils doivent être compris dans l'indemnité accordée par le tribunal à l'abordé. — Trib. sup. de l'Empire, 19 mars 1888, IV, p. 321.

213. *Indemnité. Perte des bénéfices.* — En cas de collision, le droit à des dommages-intérêts pour le retard qui en résulte a pour base l'absence de bénéfices pendant la durée du retard. — Cap. Pedersen c. Comptoir de Remorquage. — Trib. de l'Empire, 23 novembre 1889, VII, p. 445.

214. *Indemnité. Voilier.* — Le fait que le navire abordé est un voilier et aurait pu, par suite, subir le même retard en dehors de toute collision, n'influe en rien sur le principe des dommages-intérêts qui a toujours pour base l'absence de bénéfice pendant le retard. — Cap. Pedersen c. Comptoir de Remorquage. — Trib. de l'Empire, 23 novembre 1889, VII, p. 445.

215. *Navire abordé. Rivière. Obstruction. Députation. Enlèvement. Frais. Recours contre l'abordeur. Non-lieu.* — Un tiers qui expose des frais pour réparer les conséquences d'un abordage qui ne lui porte aucun préjudice personnel ne peut agir contre l'abordeur en remboursement de ces frais. — Députation pour le commerce et la navigation c. cap. Thomas. — Tribunal supérieur hanséatique, 9 juin 1892, VIII, p. 585.

216. Angleterre. — *Chômage. Indemnité. Taux. Surestaries.* — Les

jours perdus par le navire abordé pour effectuer ses réparations doivent lui être payés comme surestaries au taux prévu par la charte-partie en cours (en l'espèce 16 s/ l'heure.) — Hartmann c. Pethick et Jenkins. — Cour de Stonehouse, 18 octobre 1886, II, p. 577.

217. *Chômage. Indemnité. Surestaries. Preuve à faire.* — L'indemnité d'abordage doit correspondre au préjudice réel éprouvé. En conséquence, n'a pas droit à l'indemnité de chômage la Compagnie dont les autres navires, grâce à des modifications dans leur roulement, ont réalisé les bénéfices qu'auraient acquis le navire retenu à la suite de l'abordage. — Comité Judiciaire du Conseil privé, 14 décembre 1883 et 12 juillet 1890, VI, p. 460.

218. *Indemnité. Avaries. Oranges et citrons. Vice propre.* — Le dommage subi par un chargement d'oranges et de citrons doit être attribué au vice propre de la marchandise, mais n'est pas une conséquence de l'abordage. — Hte Cour de Justice, 17 février 1890, V, p. 685.

219. *Navire abordé. Avaries communes. Contribution.* — On ne peut mettre à la charge du navire abordeur la somme que le navire abordé a dû payer à sa cargaison dans le règlement des avaries communes qui ont eu lieu après l'abordage pour éviter une perte totale. — Haute C. de Justice, 4 septembre 1891, VII, p. 332.

220. Belgique. — *Chômage. Indemnité. Aakschip.* — Il y a lieu de fixer à 15 centimes par tonneau et par jour l'indemnité de chômage à allouer à un Aakschip. — Chainage Disery c. L. de Cost. — Anvers, 9 septembre 1889, V, p. 526.

221. *Chômage. Indemnité. Fixation. Navire loué comme magasin.* — Lorsqu'un navire abordé avait été loué comme magasin, on doit calculer l'indemnité de chômage à lui accordée, non d'après le prix auquel a eu lieu effectivement la location, mais d'après le taux adopté par les juges comme étant le taux usuel de ce genre de location. — Lisnyder c. Cie Wiltington. — Anvers, 25 septembre 1890, VI, p. 324.

222. *Indemnité. Abordage dans un port. Navire mouillé. Echouement sur pilotis. Quille percée. Dommage indirect.* — Lorsque, à la suite d'un abordage, un navire mouillé dans un port s'est échoué sur des pilotis qui ont percé sa quille, l'action en dommages-intérêts intentée de ce chef n'est pas fondée si, averti du danger et pouvant entrer en temps utile en eau profonde, le demandeur a négligé cette précaution. — John W. Michael c. Davidsen. — Gand, 27 septembre 1887, III, p. 609.

223. *Indemnité. Etendue. Dommages indirects.* — L'appréciation du dommage résultant d'un abordage fautif ne doit point se faire conformément aux règles tracées par les articles 1150 et suivants du C. civ., pour le cas d'inexécution d'une convention; la réparation doit équitablement indemniser la partie lésée de tous les préjudices prévus ou imprévus, directs ou indirects, qu'elle a réellement encourus par suite du quasi-délit. — Van Mœnen et Van den Bræck c. Ville d'Anvers. — Anvers, 2 décembre 1887, IV, p. 450.

224. *Préjudice pour éviter un malheur personnel.* — Le navire qui a causé un préjudice pour s'éviter un plus grand malheur doit réparer le tort qu'il a occasionné. — Dolbaut c. cap. Eliasen. — Anvers, 4 juillet 1894, X, p. 472.

225. Danemarck. — *Indemnité. Calcul. Frais de sauvetage. Navire abandonné à tort.* — Dans le calcul des dommages-intérêts qui reviennent à l'un des navires, on ne doit pas faire entrer en ligne de compte l'indemnité payée à des personnes qui ont ramené le navire au port après qu'il avait été abandonné par son équipage, lorsque celui-ci aurait pu, malgré la voie d'eau qui s'était déclarée et bien que le pont fût sous l'eau, remonter à bord sans danger sérieux et conduire lui-même le navire au port. — Copenhague, 22 janvier 1890, VII, p. 590.

226. Etats-Unis. — *Indemnité. Calcul. Montant du fret.* — Il y a lieu de comprendre dans l'indemnité d'abordage le montant du fret qu'aurait gagné le navire abordé en effectuant le voyage futur pour lequel il était affrété. — C. du district Est de New-York, 15 mai 1891, VII, p. 455.

227. *Navire perdu. Estimation d'après le prix courant. Steamboat du Mississipi.* — Lorsque des avaries sont survenues à la suite d'un abordage et

que, les deux parties étant en faute, la justice a ordonné le partage de la perte, la valeur du navire totalement perdu ne doit pas être calculée sur les services qu'il rendait au propriétaire ni sur le prix que celui-ci en aurait demandé. En pareil cas, la valeur du navire perdu doit être calculée commercialement sur le prix courant. Pour estimer la valeur d'un *steamboat* du Mississipi détruit dans un abordage, entretenu régulièrement en bon état de réparations, la règle est : qu'après un an de service, le navire vaut 20 0[0 de moins qu'à l'époque de la construction. A la fin de la seconde année, il vaut 20 0[0 de moins que la valeur restant à la fin de la première année, et ainsi de suite d'année en année. — Saint-Louis and Vicksburg Anchor Line Cie c. Red River Coast Line. — United States District Court, 25 août 1885, I, p. 386.

228. Grèce. — *Dommage. Estimation. Avaries du navire. Dommages actuels. Frets à venir.* — On doit faire entrer dans l'estimation du dommage causé par l'abordage les dommages matériels du navire et les dommages qu'on suppose être survenus au moment de l'abordage, mais non les frets à venir. — Euthymios Kapatios c. Hélène Ghondi. — Athènes, 1892, VIII, p. 596.

229. Italie. — *Equipage. Faute. Absence de dommages-intérêts.* — Les hommes de l'équipage qui sont en faute pour n'avoir pas bien dirigé ou surveillé le navire à eux confié ne peuvent prétendre à des dommages-intérêts. — Cie Fraissinet c. Société mutuelle Camogliese. — Gênes, 20 novembre 1894, X, p. 652.

230. Norvège. — *Indemnité. Montant. Dommage direct. Port de refuge. Indemnité. Non-lieu. Séjour dans ce port. Equipage. Salaires et nourriture. Cargaison. Frais d'expédition. Commissaire d'avaries. Honoraires.* — En cas d'abordage, le navire en faute ne doit d'indemnité que pour le dommage causé directement au navire abordé ou à sa cargaison. En conséquence, il n'est dû aucune indemnité en raison du retard apporté au voyage de ce navire par suite du séjour plus ou moins prolongé qu'il a dû faire dans le port de refuge où il a procédé à ses réparations. Mais sont à la charge du navire abordeur les frais de salaires et de nourriture de l'équipage du navire abordé pendant son séjour dans ce port. Sont également à sa charge les frais d'exposition de la cargaison et les honoraires du commissaire d'avaries. — Christiania, 7 février 1891, VIII, p. 433.

231. Suède. — *Dommages-intérêts. Etendue. Valeur du navire coulé et de sa cargaison. Mode d'évaluation.* — Pour déterminer le montant de l'indemnité d'abordage, on doit estimer le navire abordé et la cargaison d'après leur valeur au moment de l'abordage. Faute de preuve spéciale, le navire doit être évalué à sa valeur d'acquisition, si elle est récente, et la marchandise à sa valeur d'assurance avec une déduction de 10 0[0 sur cette valeur. — Lindberg c. Thuring. — Stockolm, 31 décembre 1885, II, p. 101.

CHAPITRE VII
Faute commune.

232. France. — *Avant-port. Signal de défense. Interdiction de mouvement. Navire sortant. Infraction. Faute. Navire entrant. Précautions à prendre. Négligence. Faute. Abordage non douteux.* — Lorsqu'un signal de défense a interdit tout mouvement dans un avant-port en prévision de la sortie d'un grand steamer, commet une faute le bâtiment, de quelque importance qu'il soit, qui opère sa sortie malgré cette interdiction.— Il en commet une également en prenant le sud de la passe au moment où elle devait rester libre au nord pour la sortie du steamer, car il s'expose ainsi à se trouver sur le parcours des navires entrants. — De son côté, le navire qui entre dans le port malgré le signal de défense, mais après avoir obtenu l'autorisation de l'officier de port, est tenu de manœuvrer avec une prudence toute spéciale. — Il commet donc une faute en contournant de trop près la jetée et en n'ouvrant pas suffisamment le port, bien qu'il ait des raisons de croire qu'en l'état du signal de défense aucun navire ne viendra gêner sa marche. — Il en commet une autre en continuant d'avancer après avoir aperçu un remorqueur sortant, bien qu'il pût penser qu'il sortait seul, son devoir étant de sup-

poser qu'il remorquait peut-être un autre navire et, par suite, de diminuer sa vitesse, stopper ou faire machine en arrière suivant les circonstances. — En conséquence, l'abordage survenu entre un navire entrant et un navire sortant dans les conditions ci-dessus ne saurait être considéré comme douteux, mais comme dû à la faute réciproque et égale des deux capitaines. — Il y a donc lieu au partage par moitié des frais d'avaries subies par le navire abordé d'une part, et par son chargement de l'autre. — Cap. Renézé c. Cap. Clément. — Hâvre, 10 avril 1894, X, p. 72.

233. *Barques de pêche. Navigation à contre-bord. Absence de surveillance d'une part. Absence de feux de l'autre. Faute commune.* — On doit attribuer à la faute commune des deux capitaines l'abordage survenu la nuit entre deux barques de pêche naviguant à contre-bord, lorsque, l'une ne veillant pas suffisamment, l'autre n'ayant pas allumé ses feux de couleur, elles ont été condamnées pour infraction aux articles 2, 8, 10, 23 et 24 du Règlement de 1884. — Le Perchey c. Couyère. — Caen, 20 février 1895, X, p. 770.

234. *Evitage. Zone. Navire en marche. Navire à l'évitage. Précautions réciproques imposées aux deux navires. Capitaines ne les ayant pas prises. Faute commune.* — Le capitaine d'un navire est en faute lorsque, d'une manière générale, il a négligé de prendre les précautions commandées par l'expérience et les circonstances ou par les règlements des port. — Spécialement, le capitaine d'un navire qui opère son mouillage dans la zone dangereuse d'évitage des grands paquebots, doit tenir compte du danger que présente cette zone, en redoublant de vigilance et de précaution, et en obéissant immédiatement aux avertissements qui lui sont donnés par les capitaines des grands paquebots. De leur côté, les capitaines des grands paquebots doivent exercer la surveillance la plus active dans tout le rayon de leur évitage, et avertir, en temps utile, tous les navires qui se trouvent dans le rayon de la manœuvre qu'ils ont l'intention de faire, de manière que ces navires aient le temps de manœuvrer eux-mêmes pour éviter tout accident. — Chevillotte C. Cie Bordelaise — Bordeaux, 23 mars 1887, III, p. 26.

235. *Navires se suivant. Faute commune.* — Doit être attribué à la faute commune des capitaines l'abordage qui se produit entre deux navires marchant l'un derrière l'autre, lorsque le premier a mouillé sans prendre toutes les précautions nécessaires et que le second ne se tenait pas assez au large du navire qui le précédait et qu'il devait dépasser. Mais la faute commise par le capitaine qui a mouillé sans prendre les précautions voulues, notamment sans arborer le pavillon de mouillage et en se tenant l'arrière au courant, est beaucoup plus importante. — Assureurs c. Scotto et Freeman. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 531.

236. *Répartition proportionnelle du dommage.* — En cas de faute commune, les avaries causées par l'abordage doivent être supportées par chacun des capitaines, en proportion de la faute par lui commise. — Rouen, 6 février 1885, I, p. 146. — Assureurs c. Scotto et Freeman ; — Bordeaux, 1er décembré 1886, II, p. 531. — Chevillotte c. Cie Bordelaise ; — Bordeaux, 23 mars 1887, III, p. 26. — Powley Thomas c. cap. Geest ; — Bordeaux, 31 juillet 1888, IV, p. 259.

237. *Responsabilité partagée.* — Il n'y a pas violation de l'art. 407 du Code de commerce et des dispositions réglementaires ayant pour but de prévenir les abordages dans l'arrêt qui, après avoir constaté que l'un des navires a contrevenu à la règle de tribord, et que l'autre s'y est conformé tardivement, met par moitié les suites de l'abordage à la charge de chacun des navires. — Parkes c. Hutchison et Nicol. — Cass., 5 avril 1886, II, p. 12.

238. *Contribution différente. Responsabilité solidaire vis-à-vis des chargeurs.* — En vertu des principes sur les engagements qui se forment sans convention, la réparation d'un fait dommageable, survenu par la faute de deux ou plusieurs personnes, doit être ordonnée pour le tout contre chacune au profit de la partie lésée, lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire. — Tel est le cas où un abordage entre deux navires est arrivé par la faute de l'un et de l'autre capitaine de ces navires ; les deux

capitaines sont alors, à bon droit, condamnés solidairement à la réparation du dommage envers les chargeurs. — La solidarité prononcée en ce cas, au profit des chargeurs contre les deux capitaines, se trouve justifiée, alors même que les juges, appréciant la gravité respective des fautes de ceux-ci, ont réparti inégalement entre eux la contribution à la répartition due, cette répartition n'affectant que les rapports des deux codébiteurs entre eux, mais ne changeant pas la nature de leur obligation et n'en modifiant pas la quotité au regard des parties lésées par l'abordage. — Geest et Cie d'assurances générales maritimes c. Powley, Thomas et Cie. — Cassation, 1er juillet 1892, VIII, p. 6.

239. *Responsabilité solidaire envers les assureurs et les chargeurs.* — Les deux capitaines reconnus responsables d'un abordage sont tenus solidairement envers les chargeurs et les assureurs. — Powley Thomas et Cie c. Cap. Geest ; — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582. — Cie Transatlantique c. Gharmasi ; — Alger, 15 mart 1890, VI, p. 35. — Mohammed Harzella c. Cie Transatlantique; — Alger, 22 octobre 1891. VII, p. 530. — Cie Transatlantique c. David Haddah; — Cass., 11 juillet 1892, VIII, p. 258. — Schœffer c. Cap. Hubert ; — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

240. *Responsabilité solidaire. Chargeurs. Action directe contre les armateurs des deux navires.* — Lorsqu'un abordage a eu lieu par la faute commune aux capitaines des navires abordeur et abordé, les chargeurs du navire abordé, dont les marchandises ont péri dans le sinistre, ont une action directe contre les armateurs et les capitaines des deux navires. — Cie Gén. Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

241. *Responsabilité solidaire. Chargeurs du navire abordé. Action exercée uniquement contre le capitaine du navire abordeur. Clause d'exonération au profit des armateurs de l'abordé. Absence de remise de dettes.* — Lorsque les chargeurs du navire perdu, dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements, dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine. Cette clause, insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes ; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas et Cie c. cap. Geest. — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582.

242. *Responsabilité solidaire. Rapport d'experts. Homologation. Chargeurs. Intervention. Recevabilité.* — Lorsqu'un premier arrêt a établi la responsabilité respective des coauteurs d'un abordage entre deux navires et a ordonné une expertise pour déterminer la quotité du dommage, les chargeurs de l'un de ces navires ont le droit d'intervenir dans une seconde instance introduite devant la Cour d'appel par le capitaine et l'armateur de ce navire, en vue de faire homologuer les rapports des experts et d'obtenir condamnation contre l'armateur de l'autre navire pour la somme mise à sa charge par l'expertise, comme représentant sa part de responsabilité dans l'abordage. Non seulement les chargeurs peuvent demander que la partie de cette somme, qui représente le dommage à la cargaison, leur soit directement attribuée, mais encore ils peuvent conclure à ce que le capitaine et l'armateur, qui ont introduit l'instance, soient eux-mêmes condamnés à leur payer la part de dommage à la cargaison, qui leur incombe d'après l'expertise (art. 472 C. proc. civ.). — Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

243. Angleterre. — *Faute commune. Dommages-intérêts. Pouvoir du juge.* — Quand les deux navires qui se sont abordés sont en faute, cette circonstance n'empêche pas le juge de condamner l'un d'eux à payer des dommages-intérêts à l'autre. — Ada c. Englishman et Australia. — Haute Cour de justice, 8 mai 1894, X, p. 296.

244. Belgique. — *Faute commune. Dommages. Répartition proportionnelle.* — En cas de faute commune, il convient de partager les dom-

mages proportionnellement aux fautes commises. — Bruxelles, 30 janvier 1889, V, p. 90.

245. BELGIQUE. — *Faute commune. Loi hollandaise. Avaries. Charge propre de chaque navire.* — En cas d'abordage par faute commune, chaque navire supporte ses avaries, d'après la loi hollandaise. — Cap. Hall c. Cap. Owen. — Anvers, 7 juin 1892, VIII, p. 123.

246. DANEMARK. — *Faute commune. Dommages partagés par moitié.* — Les deux navires étant en faute, il y a lieu de partager entre eux les dommages, conformément au Code danois. — Danschewski c. Larsson. — Trib. Mar. de Copenhague, 3 septembre 1884, III, p. 348.

247. *Navire à l'ancre. Faute commune. Répartition. Indemnité. Perte du fret.* — En cas d'abordage d'un navire à l'ancre par un bateau à vapeur, et lorsqu'il y a faute des deux côtés, le dommage est réparti par moitié entre les deux navires. Pour le règlement de ce dommage, le capitaine du bateau à vapeur ne peut faire entrer en ligne de compte la perte de fret qu'il a subie par suite de l'immobilisation de son navire pendant les réparations. — Andersen c. Düffelen. — So-og Handelsret, 3 janvier 1884, II, p. 352.

248. ETATS-UNIS. *Faute commune. Dommages aux personnes. Responsabilité partagée.* — Le partage de la responsabilité, en cas de faute commune, n'est pas limité aux cas d'abordage, mais s'étend à tous les cas où, en matière maritime, un dommage a été causé aux choses ou aux personnes par une négligence ou une imprudence, qui n'est pas imputable à un seul auteur. — Cour du D. Sud New-York, 6 septembre 1886, II, p. 458.

249. ITALIE. — *Faute commune. Responsabilité. Répartition. Dommages effectivement subis.* — Quand il est reconnu que l'abordage a eu lieu par faute commune, les dommages ne doivent pas être répartis en raison de l'importance des fautes respectives, mais chaque navire supporte les dommages qu'il a effectivement subis. — Cie Fraissinet et Cie c. Société Mutuelle Camogliese. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

250. TUNISIE. — *Faute commune. Responsabilité solidaire.* — Si l'abordage est le résultat d'une faute commune, les capitaines reconnus responsables sont tenus solidairement de toutes les conséquences de cet abordage. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 425.

CHAPITRE VIII
De l'abordage douteux.

251. FRANCE. — *Abordage douteux. Caractère. Cas dans lequel il existe.* — Un abordage doit être considéré comme douteux, lorsque les indications fournies par les témoins de l'enquête et de la contre-enquête, laissent planer une incertitude complète sur les causes réelles et les circonstances de fait, qui ont précédé et accompagné la collision. — Robert Lafon c. Cie Péninsulaire Orientale. — Marseille, 23 décembre 1887, III, p. 589.

252. *Abordage douteux. Dommage partagé par égale part.* — On doit en pareil cas, faire masse de tous les dommages soufferts par les deux navires, et en partager le montant par égale part entre les deux parties intéressées. — Robert Lafon c. Cie Péninsulaire Orientale. — Marseille, 23 décembre 1887, III, p. 589.

253. *Abordage douteux. Accident de personne. Irresponsabilité de l'abordeur.* — Lorsqu'un accident de personne arrive à la suite d'un abordage, pour que l'un des navires en soit déclaré responsable, il faut que la faute qui lui est imputée puisse être prouvée ; en cas d'abordage douteux la victime de l'accident n'a aucun recours contre le navire avec lequel la collision a eu lieu. — Vve Milhé c. Cie Péninsulaire Orientale. — Marseille, 13 juillet 1888, IV, p. 166.

254. *Abordage douteux. Clair de lune. Routes opposées en apparence. Signalement à distance. Capitaines. Fausses manœuvres Faute. Impossibilité de l'établir.* — On doit considérer comme douteux l'abordage survenu entre deux navires qui, marchant de nuit par un temps clair, suivant des routes opposées seulement en apparence, et s'étant aperçus réciproquement à une distance considérable, se sont abordés par suite de manœuvres, ordonnées par le capitaine

de chacun d'eux en conformité avec le règlement de 1884 sur l'abordage, et qui n'ont été fausses que par suite d'une insuffisance de coup d'œil qu'il est impossible d'imputer positivement à faute à l'un ou à l'autre des capitaines. — Cyprien Fabre c. Cie des Transports maritimes. — Marseille, 20 mars 1893, VIII, p. 692.

255. Belgique. — *Rapports de mer. Versions inconciliables. Abordage douteux. Responsabilité commune.* — Lorsqu'il n'y a pas de moyen terme entre les versions inconciliables du rapport de mer et du livre de bord des navires qui sont entrés en collision, et qu'aucun des éléments du procès ne permet de déterminer avec certitude quelle est celle des deux versions qui doit être rejetée comme fausse ; que telle est aussi la conclusion des experts, qu'aucun des demandeurs ne justifie de la faute qu'il reproche à son adversaire, l'abordage doit être considéré comme purement fortuit ; les dommages-intérêts sont, en pareil cas, supportés, sans répétition, par ceux qui les ont éprouvés. — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Bruxelles. 15 mai 1889, V, p 263.

CHAPITRE IX

De l'abordage en cas de remorquage.

256. France. — *Remorqueur. Assimilation aux vapeurs.* — Les remorqueurs sont de véritables vapeurs et sont astreints aux mêmes obligations que ces derniers, en ce qui concerne les manœuvres de la navigation.— Girard et Paoli c. Touache. — Aix, 31 juillet 1890, VI, p. 144.

257. *Remorqueur. Assimilation aux voiliers.* — Le bateau à vapeur qui remorque une autre embarcation doit être assimilé à un navire à voiles. — Bergman c. Cassel et Cheminais. — Nantes, 23 août 1890, VI, p. 291.

258. *Capitaine du remorqueur du navire abordeur. Responsabilité. Action contre le capitaine abordeur. Recours.* — Le capitaine d'un remorqueur, prenant à sa charge la conduite et la direction du navire remorqué, lequel subit l'impulsion prépondérante de la remorque, et s'attache uniquement à la seconder, se trouve, lorsque le navire remorqué est projeté sur un autre, et lorsque la collision entraine des avaries, responsable en principe, et à moins qu'il ne soit couvert, soit par un cas fortuit ou de force majeure, soit par une faute imputable au capitaine de l'un des bâtiments remorqué et abordé. Toutefois, le capitaine du navire abordé peut régulièrement introduire son action contre celui du navire abordeur, sauf le recours de ce dernier contre celui du navire remorqueur. — Tassino c. Ryffin, Chavet et la Chambre de commerce de Dunkerque. — Douai, 20 juin 1883, I, p. 117.

259. *Remorquage. Abordage du remorqué. Responsabilité du remorqueur. Faute du remorqué. Force majeure. Preuve à faire.* — Le capitaine du remorqueur prenant à sa charge la conduite des navires qu'il remorque, les patrons de ces navires, surtout quand il s'agit de simples gabarres, n'ont d'autre obligation que de ne pas contrarier l'impulsion du remorqueur et de manœuvrer dans le sens de cette impulsion. Par suite, en cas de collision entre le remorqué et un autre navire, le capitaine du remorqueur en est présumé responsable, à moins qu'il ne prouve soit une faute du remorqué ou du navire abordé, soit un cas fortuit ou de force majeure. — Fougerolles et Bernier c. Crevel et Cie. — Rennes, 20 janvier 1893, IX, p. 480.

260. *Voilier et vapeur. Remorque. Présomption de faute.* — Un vapeur bien qu'il soit remorqué et qu'il ait un pilote à bord, ne saurait invoquer le cas de force majeure et être déclaré irresponsable, si en sortant, par suite d'une embardée, il a abordé et coulé un voilier qui entrait dans des conditions normales. Pour invoquer le cas de force majeure, il faut que le vapeur en apporte lui-même la preuve, tirée de toutes les circonstances de navigation propres à l'établir. Dans le cas contraire, c'est-à-dire quand la cause de l'embardée reste inexpliquée, il y a présomption que le vapeur est en faute et dès lors responsable. — Askiew c. Herrlich. — Douai, 21 décembre 1885, II, p. 515.

261. *Remorquage. Ordres donnés par le capitaine du navire remorqué.* — Si en principe un remorqueur, en cas d'abordage, est responsable des avaries causées par le navire qu'il remorque, c'est à la condition que la manœuvre, cause de l'accident, soit

exécutée sur les ordres et les indications du capitaine du remorqueur. La responsabilité de l'abordage doit, au contraire, retomber sur le remorqué, lorsque c'est son capitaine qui a donné les ordres et que le remorqueur s'est borné à lui fournir la force motrice. — Allègre c. cap. Smith et Cie de remorquage. — Marseille, 24 novembre 1891, VII, p. 567.

262. *Remorqueur. Faute. Armateur. Chambre de commerce. Responsabilité.* — Lorsqu'une Chambre de commerce a organisé un service de remorquage, elle peut être déclarée responsable, en cas d'avaries arrivées par suite de l'abordage du navire remorqué, s'il est reconnu par les juges du fond que l'abordage a été causé par la faute du capitaine du remorqueur. — Chambre de commerce de Dunkerque c. Ryffin. — Cassation, 2 juin 1886, II, 129.

263. *Sortie d'un port. Remorqueur. Rupture de la remorque. Ordre du steamer. Inexécution. Steamer. Accélération de vitesse. Faute des capitaines. Mort d'un matelot.* — Lorsque un steamer effectuant sa sortie d'un port, remorqué à tribord devant et à bâbord arrière, le remorqueur placé à bâbord arrière vient à casser sa remorque et lance sur le gaillard d'avant du steamer un halin qui lui est refusé, le capitaine de ce remorqueur est en faute, si, contrairement à l'ordre qu'il reçoit du capitaine du steamer de passer à bâbord devant, il gagne par tribord l'avant du navire, alors que la prudence lui commandait de ne pas s'engager plus avant dans la passe, et, au besoin même, de stopper. De son côté, le capitaine du steamer est en faute, si, après avoir donné son ordre au remorqueur, il ne s'est pas inquiété de savoir si cet ordre était exécuté, et si, voyant le remorqueur continuer à suivre son navire dans la passe, il a fait accélérer l'allure de ce dernier, sans s'assurer que le remorqueur ne courait aucun danger, et alors qu'il n'en eût couru lui-même aucun en modérant sa vitesse ou en stoppant. En conséquence, l'abordage survenu entre le steamer et le remorqueur à la suite de ces manœuvres ne saurait être considéré comme fortuit et déterminé par une force majeure, mais doit être attribué à l'imprudence réciproque des deux capitaines. Ceux-ci sont donc également responsables de la mort d'un homme d'équipage qui a péri victime de cet abordage. — Vve Schœffer c. cap. Hubert et Cie des Abeilles, cap. Laurent et Cie Gén. Transatlantique. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

264. Allemagne. — *Remorqueur. Faute. Responsabilité du remorqué.* — Le propriétaire du navire remorqué est responsable du dommage causé par ce navire à un autre même par la faute du remorqueur, s'il n'existait aucun contrat régulier de remorquage entre remorqueur et remorqué. — Tribunal supérieur hanséatique, 7 janvier 1887, p. 716.

265. *Sifflets. Manœuvre correspondante.* — Les coups de sifflets doivent être immédiatement suivis de la manœuvre correspondante, surtout en cas de remorquage, où ils peuvent être considérés comme des signaux convenus entre le remorqueur et le remorqué. — Hamburg Sudamerikanische Dampschifffahrts-Gesellschaft c. Taylor, Cameron and Co. — Trib. sup. hanséatique, III, p. 209.

266. *Train de remorque. Obligations. Longueur des câbles.* — Il résulte des articles 13 et 24 combinés de l'ordonnance impériale du 7 janvier 1880 que la règle, d'après laquelle un train de remorque doit s'arrêter en cas de brouillard, n'est pas fixe et dépend des circonstances. La longueur de 15 brasses peut être considérée comme la longueur d'usage des câbles de remorque. — Christiansen c. Feulbach et Cie. — Tribunal Supérieur hanséatique, 20 décembre 1886, II, p. 710.

267. Angleterre. — *Remorqueur. Faute. Action.* — Dans un abordage causé par la faute du remorqueur, le navire remorqué, considéré comme un corps mort, doit être mis hors de cause, et le remorqueur doit être directement condamné. — Cour de Stonehouse, 18 octobre 1886 II, p. 577.

268. *Remorqué. Absence de contact direct avec l'abordé.* — Le navire remorqué et le remorqueur ne font qu'un par rapport au troisième navire abordé. — En appliquant ce double principe, le troisième navire peut avoir droit à des dommages-intérêts de la part du navire remorqué, alors

que les trois navires sont en faute et qu'en fait il n'y a pas eu contact direct entre ce troisième navire et le navire remorqué. Il n'y a pas lieu, en pareil cas, d'appliquer la règle de droit commun qui rend toute indemnité incompatible avec une faute commune. — Ada c. Englishman. — Haute Cour de justice, 8 mai 1894, X, p. 296.

269. Belgique. — *Bateau remorqué. Faute commune. Dommage. Réparation.* — Il y a faute commune et égale en cas de collision entre un bateau attaché aux flancs d'un remorqueur et un bateau venant en sens contraire, et qui, sans motif, a quitté la rive opposée pour aller vers la rive où naviguait le bateau remorqué. Ce dernier ne doit donc réparer que la moitié du dommage subi par l'autre bateau. — Ernaelsteen c. De Smedt. — Gand, 31 juillet 1890, VI, p. 570.

270. *Remorqueur. Responsabilité solidaire. Condition. Concours de fautes.* — Pour que le remorqueur puisse être rendu responsable d'une collision solidairement avec le remorqué, il faut qu'il y ait eu concours de fautes ou que le remorqueur ait coopéré au fait fautif dont on se plaint, qu'il y ait eu concours d'action de sa part dans le fait incriminé. — Dolbaut c. cap. Eliasen et Société anonyme de remorquage à hélice. — Anvers, 4 juillet 1894, X, p. 472.

271. *Remorqueur. Feu blanc. Absence de feux de couleurs.* — Le remorqueur qui n'a pas en position son feu vert et son feu rouge et n'a présenté qu'un feu blanc, alors qu'il n'était pas au mouillage, qui a ainsi induit en erreur un autre steamer, en ne lui permettant pas de se rendre exactement compte de la position qu'il avait, de la direction de sa marche et de celle de ses manœuvres, et notamment de la distance qui les séparait l'un de l'autre, manque aux obligations imposées par les règlements maritimes. — Messageries Maritimes c. assureurs. — Bruxelles, 20 novembre 1891, VII, p. 333.

272. Etats-Unis. — *Remorquage. Dommages. Paiement. Subrogation.* — La Cie de remorquage qui a payé le montant des dommages subis par le navire remorqué est subrogée aux droits de ce dernier à l'encontre du navire abordeur. — District Court. de New-York, 21 juillet 1890, VI, p. 485.

CHAPITRE X

De l'abordage en cas de pilotage.

273. France. — *Bateau-pilote. Réparation des avaries aux frais du navire. Décret de 1806. Article 46. Indemnité de chômage. Faute du pilote.* — L'article 46 du décret du 12 décembre 1806, qui met à la charge du navire et de la cargaison la perte ou les avaries de la chaloupe du pilote qui aborde ce navire par un gros temps, doit être étendu aux bateaux-pilotes. Mais le pilote ne peut demander, aux termes de cet article, que la réparation des avaries matérielles, et non une indemnité de chômage en sus. Il n'a droit d'ailleurs à aucune indemnité s'il a commis une faute engageant sa responsabilité. — Spécialement, il en est ainsi lorsqu'il est avéré que le pilote, ayant viré vent arrière, alors qu'il eût pu et dû virer vent devant, a occasionné la rupture de la bôme et facilité l'accident dont il se plaint, en ne mettant pas sa voile de cape alors que les circonstances le lui permettaient. — Pilote Viel c. Cie Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1895, X, p. 780.

274. *Capitaine. Port étranger. Manœuvre dangereuse. Pilote à bord. Règlement international.* — Il n'y a pas défaut de motifs et violation de l'art. 25 du Règlement international du 1er février 1884 et des articles 1382 et 1384 C. civ. dans l'arrêt qui, sans s'expliquer sur un prétendu règlement du port étranger, où l'abordage avait eu lieu, invoqué devant la Cour d'appel sans être produit ni cité dans l'une de ces dispositions, constate que le capitaine connaissait personnellement le port et ses dangers et qu'il s'était associé à une manœuvre essentiellement dangereuse dirigée par le pilote et à laquelle était dû l'abordage. — Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie. — Cassation, 27 mars 1889, V, p. 5.

275. — *Navire entrant. Navire sortant. Vapeur et voilier. Pilote à bord. Force majeure.* — Un vapeur, bien qu'il soit remorqué et qu'il ait un pilote à bord, ne saurait invoquer le cas de force majeure et être déclaré

irresponsable, si en sortant, par suite d'une embardée, il a abordé et coulé un voilier qui entrait dans des conditions normales. Pour invoquer le cas de force majeure, il faut que le vapeur en apporte lui-même la preuve, tirée de toutes les circonstances de navigation propres à l'établir. Dans le cas contraire, c'est-à-dire quand la cause de l'embardée reste inexpliquée, il y a présomption que le vapeur est en faute et dès lors responsable. — Askiew c. Herrlich. — Douai, 21 décembre 1885, II, p. 515.

276. *Pilotage. Avaries à la chaloupe. Gros temps. Bateaux-Pilotes.* — L'article 46 du décret du 12 décembre 1806 étant ainsi conçu : « Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote en abordant un navire reçoit des avaries, elle sera réparée à frais communs entre le navire et la cargaison ; il en sera de même si elle se perd », il faut entendre par le mot chaloupe de pilote non pas seulement le canot, mais le bateau-pilote lui-même. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Hâvre, 29 février 1892, VII, p. 688.

277. *Pilote. Faute. Responsabilité.* — La présence d'un pilote à bord ne saurait couvrir la responsabilité du capitaine pour les fautes inhérentes aux manœuvres ou aux règles générales de la navigation. — Assureurs c. Scotto et Freeman. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 531. — Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285.

278. *Pilote. Faute. Responsabilité.* — La responsabilité des fautes d'un pilote retombe sur le navire qu'il conduit vis-à-vis des tiers auxquels la fausse direction du navire a causé préjudice. — Hâvre, 3 mars 1885, I, p. 133.

279. *Pilote. Faute. Responsabilité du capitaine. Responsabilité du navire.* — La présence obligatoire d'un pilote à bord d'un navire entrant dans un port enlève le commandement de ce navire au capitaine, qui dès lors n'est plus responsable que de ses fautes personnelles et de celles de ses préposés. Mais, le propriétaire du navire qui a causé cet abordage est tenu, vis-à-vis des assureurs, de la perte des marchandises chargées sur le navire sinistré. — Cie d'Assurances générales c. Cie Hambourgeoise-Américaine. — Seine, 26 mars 1887. III, p. 33.

280. *Pilote. Responsabilité. Action devant les tribunaux. Sursis jusqu'à la décision des autorités.* — Les tribunaux de l'ordre civil ne peuvent statuer sur une action en responsabilité dirigée contre un pilote qu'après que la question préjudicielle de savoir si le pilote a commis une faute professionnelle a été tranchée par l'autorité maritime. En conséquence, lorsque l'autorité maritime compétente a déclaré que le pilote n'a commis aucune faute, ce dernier ne saurait, à aucun titre, encourir une responsabilité quelconque. — Bergman c. Cassel et Cheminais. — Nantes, 23 août 1890, VI, p. 291.

281. *Port du Hâvre. Zone des pilotes de Quillebœuf. Sortie du chenal. Station de pilotage. Assimilation impossible. Feux réglementaires. Absence. Abordage. Responsabilité.* — Bien que le port du Hâvre soit compris dans la zone d'action des bateaux-pilotes de Quillebœuf (décrets du 14 mars 1884 et du 5 août 1890), on ne peut considérer comme étant sur la station de pilotage et en service, le bateau pilote passant entre les jetées, pour sortir du port du Hâvre. Il en résulte que, conformément à l'article 9 du décret du 1er septembre 1884, le bateau-pilote sortant des jetées du Hâvre doit, au moment de sa sortie, porter les mêmes feux que les autres navires, et que l'inexécution de cette prescription rend le bateau-pilote responsable des suites de l'abordage survenu entre lui et un navire pénétrant dans le chenal. — Delaunay c. cap. Esnol et Leroy. — Hâvre, 30 janvier 1894, X, p. 69.

282. ALLEMAGNE.— *Pilote obligatoire. Irresponsabilité de l'armateur.* — Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote. — Redenberg et Buth, c. Bæck. — Tribunal sup. hans., 13 novembre 1885, I, p. 526.

283. *Pilote obligatoire. Capitaine. Vitesse maintenue.* — Le capitaine qui a à son bord un pilote lamaneur obligatoire n'est pas responsable de

l'abordage causé par une manœuvre dirigée par ce pilote et on ne peut lui reprocher de n'avoir pas ralenti la vitesse de ce navire, qu'il jugeait dangereuse. — Thomas Harrison c. Cie « Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actiengesellschaft ». — Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, II, p. 712.

284. *Pilote. Obligation. Loi du lieu du sinistre.* — C'est d'après la loi du pays dans les eaux duquel l'abordage a eu lieu que l'on doit apprécier si le pilote était ou non obligatoire. — Thomas Harrison c. Cie des paquebots « Hamburg-Amerikanische - Packetfahrt - Actiengesellschaft ». — Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, II, p. 712.

285. ANGLETERRE. — *Bateau-pilote Remorqueur. Marche à l'arrière. Responsabilité. Pilote.* — Un bateau-pilote commet une faute en se mettant derrière le remorqueur, alors qu'il aurait dû naviguer auprès de lui, pour recueillir le pilote quand celui-ci aurait trouvé un moment favorable pour descendre de bord. — C. du C. de Cardiff, 11 juillet 1890, VI, p. 202.

286. *Eaux françaises. Faute du pilote. Responsabilité. Loi anglaise.* — Quand un abordage a lieu dans les eaux françaises, la loi française, en matière de responsabilité, doit être appliquée. En France, le pilote obligatoire n'exonère pas le capitaine de la responsabilité de l'abordage, contrairement au principe de la loi anglaise. La loi anglaise redevient applicable pour limiter la responsabilité du navire abordeur à £.8 par tonneau de jauge. — Haute Cour de justice, 26 juillet 1886; Cour suprême de judicature, 15 février 1887, II, p. 190 et 726.

287. *Pilote obligatoire. Faute. Armateur. Irresponsabilité.* — Lorsque le navire abordeur est commandé par un pilote obligatoire, l'armateur n'est pas responsable de la faute commise par ce dernier. — Haute Cour de justice, 7 août 1886, II, p. 335.

Quand un abordage a été causé par la faute du pilote imposé par la loi, le capitaine abordenr est irresponsable. — Haute Cour de justice, 23 mars 1886, II, p. 62.

288. PAYS-BAS. — *Pilotage obligatoire, Capitaine, Responsabilité,* — Quand l'abordage a eu lieu par la faute du pilote (même dans le cas où le pilotage était obligatoire), le capitaine est néanmoins responsable de cette faute commise par le pilote appartenant temporairement à son équipage et dès lors l'action en dommages-intérêts peut être dirigée contre lui. — Rotterdam, 1er décembre 1883, I, p. 257.

CHAPITRE XI

Qui peut intenter l'action.

289. FRANCE. — *Accident. Homme d'équipage. Action de la veuve. Condition. Faute de l'un des capitaines.* — Lorsqu'un homme d'équipage a péri victime de l'abordage du navire à bord duquel il était engagé, l'action en dommages-intérêts, qui appartient à sa veuve, contre le capitaine du navire abordeur ou celui de l'abordé, est subordonnée à la preuve d'une faute de l'un d'eux. — Vve Schœffer c. Cie Générale Transatlantique et Cie des Abeilles. — Hâvre, 11 avril 1894, X, p. 244.

290. *Action en responsabilité. Capitaines et armateurs. Représentation en justice des divers intéressés. Règle : Nul en France ne plaide par procureur. Inapplication.* — En matière de responsabilités résultant d'abordage, les navires abordeur et abordé sont les principaux obligé et créancier, et les capitaines et propriétaires doivent être considérés comme la personnification des navires, comme leurs représentants nécessaires devant la justice, et comme mandataires légaux des parties intéressées. — Par suite de ce mandat légal, on ne peut opposer la maxime : Nul en France ne plaide par procureur à l'action intentée par l'armateur du navire abordé au nom des divers intéressés. — Cie de Transports Maritimes et d'Affrèments c. Cie des Messageries Maritimes. — Paris, 18 décembre 1893, X, p. 743.

291. TUNISIE. — *Capitaine abordé. Action directe contre le capitaine abordeur. Action contre ses assureurs. Inutilité.* — Le capitaine d'un navire abordé intente valablement son action en dommages-intérêts contre le capitaine du navire abordeur, et n'est pas obligé de s'adresser aux assureurs dudit navire, qu'il peut, du reste, ne pas

connaître. — Cap. Scopinich c. Cap. Poudikos. — Tunis, 23 décembre 1893, X, p. 106.

CHAPITRE XII

Des personnes responsables en matière d'abordage.

292. France. — *Capitaine abordeur seul poursuivi par les chargeurs. Clause d'exonération au profit des armateurs du navire abordé. Exception personnelle.* — Lorsque les chargeurs du navire, perdu dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé, de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine. Cette clause insérée à l'avance dans les connaissements ne peut être considérée comme une remise de dettes ; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas et Cie et Cap. Geest. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

293. *Ponton. Fausse manœuvre. Etat. Responsabilité. Etendue. Retard.* — L'Etat est responsable des avaries causées à un bâtiment par un abordage ayant pour cause la faute du capitaine commandant un ponton. Mais cette indemnité ne doit pas comprendre le préjudice résultant de ce que le navire est resté dans le port, où avait eu lieu l'accident, au delà du temps nécessaire pour constater et réparer les avaries. — Jonhsen c. Ministre des Travaux publics. — Cons. d'Etat, 2 mai 1890, VII, p. 281.

294. Angleterre. — *Lancement d'un navire. Administration. Surveillance. Abordage. Responsabilité.* — Le lancement d'un navire se fait sous les ordres et le contrôle du commandant du port. — En conséquence, les armateurs n'encourent aucune responsabilité si dans cette opération leur navire aborde d'autres bâtiments. — Barclay Curle et Cie c. Hutchinson et autres. — Cour de Session d'Edimbourg, 30 juin 1893, IX, p. 251.

295. *Navire coulé. Eclairage par l'administration du port. Insuffisance. Avaries à d'autres navires. Administration responsable.* — Quand l'administration d'un port se charge directement de l'éclairage d'un navire coulé en rade, l'armement n'est pas responsable des avaries survenues à d'autres navires par suite de l'insuffisance de cet éclairage, alors même que l'armateur n'a fait aucun abandon de son navire. — Comité juridique du Conseil privé, 27 juin 1893, IX, p. 249.

296. *Navires au même armateur. Equipage de l'abordé. Vêtements perdus. Armateur responsable.* — Les ouvriers d'un même patron n'ont en principe aucun recours contre lui pour un accident causé par la faute de l'un d'eux, car ce risque est un des éléments envisagés pour la fixation de leurs gages. — Mais on ne peut considérer comme ouvriers d'un même patron, travaillant en commun, les équipages de deux navires appartenant au même armateur. — Par suite, l'équipage dont les vêtements sont perdus dans un abordage causé par la faute d'un autre navire du même armateur, est en droit de lui réclamer la valeur de ces vêtements. — Haute Cour de Justice, 3 juillet 1893, IX, p. 252.

297. Belgique. — *Capitaine. Faute. Armateur. Responsabilité. Fondement. Incapacité du préposé. Possession de la chose. Cause du dommage.* — Il ne peut s'agir, en matière de responsabilité d'abordage, d'appliquer les règles du mandat, mais bien de la responsabilité civile résultant soit de l'incapacité du préposé, soit de la possession de la chose qui cause le dommage. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

298. Grèce. — *Action contre l'armateur. Action contre le capitaine.* — L'action née de l'abordage est double et peut être dirigée indifféremment contre l'armateur et le capitaine à la fois, ou contre l'un ou l'autre seulement. — Cie Panhellénique c. Cie Florio Rubattino. — Athènes, 1894, arrêt n. 1756, X, p. 637.

299. Pays-Bas. — *Navire abordeur. Condamnation. Consignataire de la cargaison du navire abordé. Règlement d'avaries communes. Obli-

gation de payer la part contributive. — Un consignataire ne peut se soustraire au paiement de sa part dans l'avarie grosse, causée par un abordage, en alléguant que le capitaine a obtenu un jugement, qui condamne le navire abordeur au paiement de dommages-intérêts. — G. Th. Martin c. Société Van Stolk. — Rotterdam, 6 avril 1889, VI, p. 91.

300. TUNISIE. — *Navires appartenant à la même Compagnie. Situation réciproque des chargeurs. Art. 1384 Code Civil. Responsabilité.* — Lorsque l'abordage se produit entre deux navires appartenant à la même compagnie, les chargeurs de l'un se trouvent par rapport à l'autre dans la situation de tiers, et la compagnie est responsable en vertu des articles 1384 C. civ., 216 C. com. alors même que sa charte-partie stipule son irresponsabilité pour barateries du capitaine. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

CHAPITRE XIII

Des limites légales de la Responsabilité des propriétaires de navires.

301. FRANCE. — *Abandon du navire et du fret. Seul mode de libération. Valeur du navire abordé. Dépôt en mains tierces.* — L'article 216 du Code de commerce, créant une faveur, doit être entendu littéralement, et exclut tout mode de libération autre que l'abandon du navire et du fret. Spécialement, le propriétaire du navire abordeur ne saurait s'affranchir de la responsabilité du préjudice causé, en déposant en mains tierces la valeur estimative du navire abordé, à titre de cautionnement. — Bonnin et Cie c. cap. Sadewasser et Cie d'assurances Prussich nationale. — Rouen, 25 janvier 1893, VIII, p. 665.

302. *Abandon. Bâtiment de mer. Impossibilité de faire abandon pour les allèges.* — Il n'y a lieu à abandon que lorsque l'abordage s'est produit entre deux navires de mer. — Bergmann c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

303. *Chaloupe employée sur rade. Abandon impossible.* — L'article 216 du Code de commeree, qui autorise l'armateur à se libérer des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret, n'a été édicté que pour les navires équipés en vue des expéditions lointaines et n'est pas applicable à de simples chaloupes. En conséquence, l'armateur d'une chaloupe, employée sur une rade, déclaré responsable d'un abordage causé par la faute de l'équipage, ne peut s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon de la chaloupe. — Vally c. Bédier. — Réunion, 9 mai 1893, IX, p. 500.

304. *Navire au bornage. Qualité établie par le rôle de l'équipage. Absence d'acte de francisation. Insuffisance.* — Le rôle de l'équipage ne suffit pas à établir la qualité de navire au bornage, en l'absence d'acte de francisation, surtout lorsque le rôle est postérieur à l'accident. — Bergmann c. Cie Gén. Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V. p. 55.

305. *Abandon. Navire anglais. Responsabilité. Limite.* — En cas d'abordage en pleine mer entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut prétendre se libérer envers le navire adordé par l'abandon du navire abordeur et du fret, la loi anglaise ne contenant, à cet égard, aucune disposition analogue à celle de l'art. 216 C. com. français. — Hendrick et Wilson sons c. Guignon et Tandonnet. — Cass. 4 novembre 1891, VII, p. 242.

306. ANGLETERRE. — *Indemnité. Taux. Loi anglaise.* — La loi anglaise fixe la responsabilité du navire abordeur à £. 8 par tonne de jauge, mais en déduisant l'espace occupé par l'équipage. — Haute Cour de justice, 3 juillet 1893, IX, p. 252.

307. *Armateur. Responsabilité. Limite. Calcul. Jaugeage brut. Compartiments étanches de lestage.* — Le propriétaire du navire abordeur peut limiter sa responsabilité à £.8 par tonneau de jauge. Pour l'évaluation de cette responsabilité, il y a lieu d'ajouter au tonnage brut enregistré, l'espace occupé par la chambre du capitaine, la chambre des cartes et celle du matériel du maître d'équipage ; mais il n'y a pas lieu de faire entrer en ligne de compte l'espace occupé par les compartiments étanches de lestage. — Haute Cour de Justice, 13 avril 1892, VII, p. 576.

308. Belgique. — *Navire abordeur. Propriétaire. Continuation de l'exploitation du navire. Renonciation tacite à l'abandon. Présomption impossible.* — L'armateur d'un navire abordeur qui continue l'exploitation de son navire comme s'il devait en rester propriétaire n'annonce pas nécessairement l'intention de le conserver, quand même il succomberait dans le procès en responsabilité. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

309. *Reconnaissance de la faute. Non-renonciation au droit d'abandon.* — La reconnaissance de la faute ayant donné lieu à un abordage entraîne la proclamation de la responsabilité et l'obligation de réparer le dommage, mais n'exclut pas de recourir, pour acquitter cette obligation, aux moyens de libération admis par la loi. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

310. *Armateur mis en cause. Absence de protestation. Renonciation tacite au droit d'abandon. Présomption impossible.* — Personne n'est censé renoncer à son droit ; à défaut de déclaration formelle, il faut une conduite telle qu'elle ne puisse s'expliquer que par la volonté de renonce. Si, d'une part, des réserves non seulement vagues et banales, mais claires et formelles, demeurent sans effet quand elles sont contredites par les agissements du plaideur, de même l'absence de réserves et de protestations ne peut nuire, aussi longtemps qu'il ne se produit aucun fait qui énerverait des réserves formulées. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

311. *Armateur condamné solidairement avec le capitaine. Droit d'abandon.* — Lors même qu'il y a condamnation solidaire à payer une même somme, encore chacun des débiteurs ne doit-il se conformer à la condamnation que de la manière prévue par la loi, par exemple un failli tenu solidairement avec un autre qui se trouve maître de ses droits. La condamnation solidaire prononcée contre le propriétaire du navire ne lui enlève pas la faculté d'abandon. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

312. *Saisie. Armateur. Caution à l'abordeur. Renonciation tacite au droit d'abandon. Induction impossible.* — La renonciation tacite au droit d'abandon ne peut s'induire du fait que le propriétaire du navire a donné caution à l'abordé pour prévenir ou pour faire lever la saisie, soit du navire abordeur soit d'un autre navire lui appartenant. — Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. — Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

313. Etats-Unis. — *Responsabilité. Limite.* — En cas de perte d'un navire abordé par un autre navire sans qu'il y ait faute personnelle de l'armateur, ce dernier à le droit de n'être tenu que jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire et dans le fret, et ce aux termes de l'acte de 1851. — Place c. Norwich et New-York Transport Cie. — C. S. des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

314. Italie. — *Abordage en haute mer. Abandon. Loi applicable. Loi du pavillon de l'abordeur.* — L'armateur du navire qui a causé un abordage sur la haute mer et qui veut se libérer par l'abandon, a le droit de réclamer que l'abandon soit régi par la loi de son propre pavillon. — Cie Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Camogliese, Cie d'assurances « La Suisse » Schaffino, Mortola et autres.-- Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

CHAPITRE XIV

Responsabilité des assureurs.

315. France. — *Abordage. Caractère. Choc contre un corps flottant ou fixe.* — En matière d'assurance, le mot « abordage » désigne exclusivement le choc de deux navires et ne peut s'étendre au choc d'un navire contre un autre corps flottant ou fixe. — Flornoy et fils c. Assurances générales. — Seine, 2 juin 1887, III, p. 183.

316.— *Abordage. Caractère. Corps flottant. Assureurs irresponsables.* — L'abordage ne doit s'entendre que du

choc de deux navires, et, à moins de stipulations dérogatoires parfaitement précises dans les conventions, on ne peut donner au mot « abordage » une signification plus étendue, et considérer comme un abordage le choc de l'hélice d'un vapeur contre un corps flottant. En conséquence, lorsqu'un navire à vapeur est assuré franc d'avaries, sauf le cas d'abordage, les assureurs ne sont point tenus d'indemniser l'assuré des avaries produites à l'hélice et à l'arbre de couche par suite du choc de l'hélice contre un corps flottant. — Flornoy et fils c. Cie l'Italia. — Nantes, 18 juillet 1885, II, p. 40.

317. *Assurance. Capitaines responsables. Solidarité.* — Les assureurs qui poursuivent la réparation des avaries occasionnées aux marchandises par l'abordage, peuvent obtenir une condamnation solidaire contre les deux capitaines responsables. — Assureurs c. Scotto et Freeman. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 531.

318. *Capitaine co-propriétaire. Faute. Défaut d'action contre les assureurs.* — Le capitaine co-propriétaire d'une part de navire ne peut, après que le navire a été perdu par sa faute, réclamer aux assureurs le montant de sa part d'assurance. Il est, en effet, vis-à-vis d'eux, dans le cas prévu par l'art. 352 du Code de commerce.—Cap. Chantreau c. Providence Maritime. — Marseille, 27 juillet 1888, IV, p. 438.

319. *Crainte d'abordage. Echouement volontaire. Frais d'allègement et autres. Avaries communes. Marchandise déjà débarquée. Non-contribution.* — Lorsque, pour éviter un abordage, le capitaine fait échouer volontairement le navire, les frais faits pour l'alléger après l'échouement et tous les autres frais de l'opération consécutive à l'échouement doivent être classés en avaries communes. Mais, si une partie de la marchandise avait été antérieurement débarquée, cette partie ne doit pas entrer dans le calcul de la part contributive de la marchandise, laquelle part doit être seulement calculée sur la portion qui se trouvait à bord lors de l'échouement.—Banque de Consignation C. Clarke. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 22.

320. *Echouement. Avarie particulière. Assistance. Renflouement. Abordage. Suites de l'abordage. Avaries communes.* — Les conséquences directes et indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avaries communes, à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le salut communs. Spécialement, l'abordage fortuit survenu entre un navire échoué et le navire qui cherchait à le renflouer est la conséquence directe du concours donné à ce navire. Les dépenses, réparations et surestaries qui sont la suite de cet abordage doivent donc être admises en avaries communes. — Société d'exportation des volailles et autres. Cap. Whyte. — Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

321. *Faute du capitaine. Dépenses pour le salut commun et après délibération. Frais de relâche et de réparations. Clause d'exonération. Avarie commune.* — Les dépenses faites, en cours de voyage, après délibération de l'équipage, pour le bien et le salut communs, doivent, alors même qu'elles ont eu pour cause initiale un abordage imputable au capitaine, être classées en avaries communes, du moment où l'armateur est exonéré par la charte-partie de la responsabilité des fautes du capitaine. Spécialement, il en est ainsi des frais de relâche, de réparations provisoires et autres, faits à la suite de cet abordage. — Oriental Steam Ship Company c. Genestal et Delzons. — Cassation, 6 février 1895, X, p. 721.

322. Allemagne. — *Fret acquis d'avance. Contribution aux dommages. Assureurs sur corps. Prorata. Bases. Fret net. Valeur du navire au départ.* — Le fret acquis d'avance doit contribuer au paiement des dommages causés au navire abordé. En conséquence, le montant de ces dommages doit être supporté au prorata par l'assureur sur corps et par le fret acquis d'avance, en prenant pour bases, d'une part, le fret net et, d'autre part, la valeur du navire au commencement du voyage. — Deutsche Dampfschiffs-Rhederei c. la Cie Norddeutsche. — Trib. sup. hans., 17 octobre 1892, VIII, p. 570.

323. Angleterre. — *Avaries à la cargaison. Vice propre de la mar-*

chandise. — L'assureur ne saurait répondre des avaries constatées sur des marchandises, à la suite d'un abordage, s'il est établi que ces avaries provenaient exclusivement du vice propre de ces marchandises. — Cour d'appel, 15 juillet 1890, VI, p. 202.

324. *Assurance. Abordage par le remorqueur seul.* — L'assurance d'un navire contre les risques d'abordage comprend l'indemnité mise à la charge du navire assuré, alors même que le remorqueur seul est venu en contact direct avec le navire abordé. — David M. Cowan c. Baine and Johnston. — Ch. des Lords, 15 juin 1891, VII, 175.

325. *Assurance. Risque couvert. Remorquage. Suite directe de l'abordage. Assureurs tenus. Contrat. Intention des parties.* — La théorie que le caractère des conséquences d'une avarie est déterminé par la cause initiale de cette avarie, ne doit être appliquée qu'en tenant compte de la commune intention des parties. Spécialement, quand l'avarie causée par un abordage est couverte par une police d'assurance, tous les dommages éprouvés ensuite par le navire pendant qu'on le remorque en lieu sûr sont aussi à la charge des assureurs, si ces dommages peuvent être considérés, d'après l'esprit du contrat, comme une suite directe de l'abordage. — Reischer c. Borwick. — Cour suprême de judicature, 2 juillet 1894, X, p. 462.

326. Danemark. — *Assurance du navire en faute. Absence d'affectation.* — Le capitaine du navire abordé ne peut faire saisir le montant de l'assurance du navire abordeur. On ne peut dire, en effet, que, aux termes du Code danois, l'assurance réponde, comme le navire, du dommage causé. La saisie ne peut donc porter valablement que sur le navire, sur ses apparaux et sur le fret. — Danschewski, c. Larsson. — Trib. mar. de Copenhague, 3 septembre 1884. III, p. 348.

327. Pays-Bas. — *Navire abordeur assuré. Indemnité payée à l'abordé. Recours contre l'assureur. Navire assuré. Vice propre. Assureur. Droit de l'invoquer. Usage de Rotterdam.* — D'après des conditions d'assurance en usage à la bourse de Rotterdam, l'assureur qui a été assigné pour rembourser à l'assuré les trois quarts du montant des dommages-intérêts que celui-ci a dû payer au propriétaire d'un navire pour cause d'abordage, en vertu d'un jugement ayant acquis force de chose jugée, peut invoquer le vice propre du navire assuré. — Burgerhont en Zoon c. le Deutscher Lloyd. — Rotterdam, 3 octobre 1891, VIII, p. 156.

CHAPITRE XV

Des mesures conservatoires après un abordage.

328. France. — *Abordage fortuit. Saisie indue. Surestaries. Taux. Usage du Hâvre.* — Lorsque l'abordage a été reconnu fortuit, le navire abordeur indûment saisi a droit à des surestaries, qu'il y a lieu de fixer, suivant l'usage du Hâvre, à 75 cent. par tonneau de jauge et par jour. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. Cap. Seymo. — Hâvre, 7 février, Rouen, 12 mars 1891, VI, p. 650.

329. *Navire abordeur. Saisie précipitée. Saisissant. Dommages-intérêts. Assureur. Tierce-opposition. Arrêt. Rejet pour insuffisance de moyens. Cassation. Non-lieu.* — L'arrêt qui a condamné le navire abordé à indemniser l'armateur du navire abordeur des conséquences d'une saisie conservatoire, pratiquée le surlendemain du sinistre, n'est pas sujet à cassation pour avoir caractérisé d'une façon insuffisante la faute commise et le préjudice souffert, s'il a motivé la condamnation par la précipitation avec laquelle a été opérée la saisie. — Ce même arrêt n'est pas non plus sujet à cassation pour avoir dénié qualité à l'assureur, tiers-opposant, pour obtenir réduction des dommages-intérêts mis à la charge de l'assuré, s'il a repoussé la tierce-opposition pour insuffisance de moyens. — Cie La Foncière Cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7 et 129.

330. *Navire abordeur saisi par les assureurs de l'abordé. Procédure abusive. Quasi-délit. Etranger. Loi américaine. Dommages-intérêts.* — Bien que le dommage causé à l'armateur par une saisie précipitée pratiquée à la suite d'un abordage et la procédure qui en a été la suite, constitue un quasi-délit dont les conséquences civi-

les doivent être appréciées par le statut réel, (dans l'espèce, statut américain), alors surtout qu'il s'agissait d'une procédure abusive, le juge français a pu déclarer qu'il avait été satisfait, dans l'espèce, à ce principe, l'arrêt ayant déclaré que les assureurs ne produisaient aucun texte de loi américaine justifiant l'immunité de tous dommages-intérêts, par eux alléguée, et une pareille appréciation de la législation étrangère étant souveraine. — Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

331. *Saisie du navire abordeur. Commission. Réparation due par l'abordeur.* — La commission que l'abordé a dû payer pour se procurer les fonds destinés à servir de caution, afin de saisir le navire abordeur et de l'empêcher d'échapper à ses réclamations, peut être répétée par lui contre le capitaine de ce navire, par la faute de qui l'abordage a eu lieu.— Herrlich c. Capitaine Askiew.—Douai, 7 juillet 1886, IV, p. 391.

332. *Saisie, chômage et vente du navire abordeur. Demande en dommages-intérêts. Jugement étranger. Demande en main-levée. Absence de chose jugée.* — Il n'y a pas violation de la chose jugée dans l'arrêt condamnant des assureurs maritimes français à des dommages-intérêts envers un armateur étranger à raison du préjudice à lui causé par la saisie, le chômage et la vente de son navire effectués en Amérique, à la suite d'un abordage entre ce navire et le navire assuré, alors même que le juge américain, statuant sur une demande en mainlevée de ladite saisie et, subsidiairement, en dation de caution à raison des dommages-intérêts qui pourraient être dus, a antérieurement débouté l'armateur de cette dernière demande.—Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

333. Angleterre.— *Assignation. Dépôt dans les sept jours au greffe d'un « acte préliminaire ». Assignation d'un troisième navire, cause indirecte de l'abordage. Dispense de cet acte.* — Le demandeur dans un procès en abordage doit déposer dans les sept jours de l'assignation, au greffe de la Cour et sous pli cacheté un « Acte préliminaire » qui contient : 1° Les noms des navires qui s'abordèrent et les noms de leurs capitaines ; 2° Le moment précis de l'abordage ; 3° L'endroit de la collision ; 4° La direction et la force du vent ; 5° L'état du temps ; 6° L'état et la force de la marée ; 7° La direction et la vitesse du navire, au moment où on aperçut l'autre navire ; 8° Les lumières (s'il en portait) ; 9° La distance et la direction de l'autre navire au moment où on l'aperçut ; 10° Les lumières de l'autre navire qui furent vues les premières ; 11° Celles qu'on vit ensuite avant l'abordage ; 12° Les mesures prises (et à quel moment) pour conjurer l'abordage ; 13° Les deux parties des navires qui vinrent tout d'abord en contact. — Armstrong c. Gaselle. — Haute-Cour de Justice, 15 janvier 1889, V, p. 79.

334. Belgique. — *Navire perdu. Nécessité de faire sauter le pont. Opposition du capitaine. Droit des chargeurs.* — Lorsque le seul moyen de sauver et le chargement et une partie du navire est de faire sauter le pont du navire, cette mesure peut être ordonnée dans l'intérêt général ; il importe de limiter autant que possible les conséquences dommageables d'un sinistre, et, à cet égard, le droit des propriétaires des marchandises, absolument étrangers au sinistre, doit, avant tout, être respecté, le navire étant d'ailleurs affecté à l'exécution de l'obligation du capitaine de garder les marchandises à lui confiées en bon état, et le recours des chargeurs contre le capitaine qui a la faculté d'abandon, pouvant devenir illusoire. — Génicot c. Cap. Fulton et Caffiero. — Anvers, 23 novembre 1891, VII, p. 337.

CHAPITRE XVI

Des moyens de preuve en matière d'abordage et des éléments d'appréciations des tribunaux.

335. France. — *Causes. Preuves. Rapport de mer préférable à une expertise. Simples présomptions contraires. Insuffisance.* — Pour apprécier les causes d'un abordage, il faut avant tout puiser dans les rapports de mer les données de la solution à intervenir. Un rapport d'experts ne peut avoir de gravité contre un capitaine, que si la foi due au rapport de ce capitaine est détruite, soit

par des mentions y contenues démontrées erronées, soit par le rapport de mer adverse, soit par l'enquête ou tout autre document probant, reconnu exact et fondé. Mais, on ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions, pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer. Notamment, le calcul approximatif du temps qu'un navire a dû mettre pour parcourir une certaine distance, pas plus que l'état des avaries constatées dans la coque de ce navire, ne peuvent suffire pour permettre de reprocher à son capitaine d'avoir marché au moment de l'abordage, avec une vitesse supérieure à celle qui est indiquée dans son rapport de mer. — Cie Fraissinet c. Cie G. Transatlantique.— Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720. — Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

336. *Faute. Détermination. Règlement international de 1884.* — La faute ne se présume pas, même en matière d'abordage ; en cas de collision de deux navires en dehors d'un cas de force majeure, la faute commise peut aussi bien être le fait de l'abordé que de l'abordeur. Pour déterminer la faute qui a amené l'abordage, les tribunaux doivent reconstituer la position respective des deux navires, et se reporter aux prescriptions du Règlement du 1er septembre 1884. — Transports maritimes c. des Messageries Maritimes. — Seine, 6 août 1890, VI, p. 264.

337. *Echouement volontaire. Crainte d'abordage. Rapport de mer. Navire abordeur. Identité. Omission. Force probante.* — Le rapport de mer, qui satisfait aux prescriptions de la loi, fait foi de son contenu jusqu'à preuve contraire. Spécialement, il en est ainsi du rapport de mer régulier constatant un échouement volontairement produit en vue d'éviter un abordage, alors même que ce rapport ne mentionne ni le nom ni le tonnage du navire abordeur, si la brume et la nuit, qui régnaient au moment de l'échouement, justifient cette omission. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 22. —Cap. Leret c. Cap. Laming. — Hâvre, 18 septembre 1889, V, p. 372.

338. *Rapport de mer. Erreur de fait. Perte de la force probante.* — En cas d'abordage et de contradiction entre les deux rapports de mer, l'erreur de fait, prouvée dans un de ces rapports, fait tomber la foi qui lui est due, et doit faire admettre comme exact le rapport adverse. Dans le même cas, le rapport de mer étant infirmé, les événements qu'il relate ne peuvent donner lieu à règlement d'avaries communes.— Balestrino c. Caillol et Saint-Pierre.— Marseille, 5 mars 1885, p. 123.

339. *Rapport de mer. Force probante. Contrôle réciproque. Déposition des capitaines et des pilotes.* — Le tribunal saisi d'une action d'abordage doit, pour apprécier la responsabilité de chaque capitaine, tout d'abord puiser dans les rapports de mer émanés d'eux directement, et dont ils ne sauraient par suite récuser les mentions, les éléments nécessaires à sa décision en les comparant et en les contrôlant l'un par l'autre ; le contenu de ces documents peut être complété par les dépositions de ces capitaines devant l'autorité administrative et par celles des pilotes. Pour apprécier les causes de l'abordage, il n'est ni lié par les enquêtes administratives ni par des décisions qui, rendues au point de vue disciplinaires, n'ont pas été le résultat d'un débat véritablement contradictoire entre les intéressés. Ces documents peuvent cependant avoir leur utilité et leur importance, et constituent des éléments sérieux d'information et d'instruction. — Assureurs c. Messageries Maritimes. — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.

340. *Rapports de mer. Enonciations contradictoires. Rapport présentant plus de clarté et de précision. Préférence.* — Entre deux rapports de mer, dont les énonciations sont contradictoires, il y a lieu d'accorder une foi plus complète à celui qui présente une plus grande clarté et une plus grande précision. — Cap. Klein c. cap. Mancini. — Marseille, 11 avril ; Aix, 12 novembre 1889, V, p. 67 et 357.

341. *Vitesse. Avaries à la coque du navire abordeur. Absence de preuve suffisante.* — On ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions, pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer. Notamment, le calcul approximatif du temps qu'un navire a dû mettre pour parcourir une certaine distance, pas plus que l'état des avaries constatées dans la coque de ce navire, ne peuvent suffire pour permettre de

reprocher à son capitaine d'avoir marché, au moment de l'abordage, avec une vitesse supérieure à celle qui est indiquée dans son rapport de mer. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720.

342. ALLEMAGNE. — *Responsabilité. Art. 736 et 452 Code de commerce. Conditions d'application.*— La responsabilité encourue en vertu des articles 736 et 452 du Code de commerce n'exige pas la désignation individuelle de la personne de l'équipage qui a commis la faute. — Wilhelm Amsink et Cie c. Westhartlepool Steam Navigation Cie.— Trib. de l'Empire, 24 septembre 1884, II, p. 47.

343. BELGIQUE. — *Faute. Preuves. Principes applicables.* — Le principe qui n'admet de responsabilité que si le fait dommageable est le résultat de la faute de celui auquel le fait est imputé, et le principe que la preuve de l'existence de toute obligation incombe à celui qui en réclame l'exécution sont applicables en matière d'abordage.— Haack c. Kruger et Société Cockerill. — Cass. belge, 17 juillet 1890, VI, p. 322.

344. *Livre de bord irrégulier. Rapport de mer tardif. Force probante.* — S'il n'est pas dénié que le livre de bord ne soit régulièrement tenu et n'ait été visé au greffe du tribunal de commerce le jour même de l'arrivée du navire, ni que ce livre, qui possède ainsi sa pleine force probante, ne relate la collision dans des termes identiques à ceux du rapport de mer fait le lendemain et vérifié le surlendemain, la nullité ou la tardiveté de ce rapport sont sans importance et les offres de preuve y relatives frustratoires. — Cap. Kruger c. cap. Haack. — Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

345. *Preuve. Expertise. Recevabilité d'autres preuves.* — En matière d'abordage, la preuve des faits qui ont causé la collision et la preuve du quantum du dommage souffert peuvent se faire par toutes voies légales ; aucun texte de loi n'exige nécessairement une expertise.—Cap. John Marnich c. cap. Pohls. — Anvers, 13 avril 1888, IV, p. 189.

346. *Aveux. Présomption de faute. Preuve contraire. Faits constitutifs de la faute. Juges du fond. Appréciation.* — La preuve contraire est réservée à celui dont les aveux le font présumer en faute, mais il appartient au juge du fond d'apprécier les faits qui peuvent constituer la faute. — Euthymios Kapatios c. Hélène Ghoudi. — Athènes, 1892, arrêt nº 1958. VIII, p, 596.

347. *Expertise ordonnée avant la constatation des faits. Désaccord des parties sur ces faits. Nullité.* — Le juge ne peut donner à un expert le pouvoir d'indiquer les causes d'un abordage, tant qu'il y a désaccord entre les parties sur les faits qui l'ont amené, car il ne saurait transférer son propre pouvoir et se substituer l'expert dans l'exercice de ce pouvoir. — Cie Panhellénique c. Florio Rubatino.—Athènes, 1894, arrêt nº 1756. X, p. 637.

348. *Faute. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — Il appartient au tribunal d'apprécier les faits qui peuvent constituer la faute et d'en ordonner la preuve. Le tribunal ne doit pas ordonner la preuve lorsque les déclarations du capitaine et de l'équipage suffisent pour former sa conviction. — Athènes, 1890, arrêt nº 808. VII, p. 82.

349. *Rapport de mer. Force probante. Absence vis-à-vis des tiers.* — En matière d'abordage, le rapport de mer ne fait foi qu'entre les parties intéressées au voyage, mais nullement vis-à-vis des tiers, et tout au plus le juge peut-il y puiser des éléments de conviction pour apprécier la responsabilité du sinistre. — Cie Panhellénique c. Cie Florio Rubatino. — Athènes, 1894, arrêt nº 1756. X, p. 637.

350. *Règlements. Violation. Capitaine. Preuve à faire.* — Le capitaine est présumé en faute, et il est obligé de prouver que l'abordage est fortuit, quand il a violé les règles de la navigation, et lorsque l'autre navire est moins libre de ses manœuvres. — Athènes, 1890, arrêt nº 808. VII, p. 82.

351. ITALIE. — *Cause. Preuve. Vitesse des navires. Elément d'appréciation.* — En cas d'abordage, la vitesse des navires qui se sont rencontrés, est toujours une circonstance très importante pour déterminer à qui doit incomber la responsabilité de

l'accident. — Cassation Florence, 13 juin 1887, III, p. 761.

CHAPITRE XVII
Du tribunal compétent.

352. FRANCE. — *Action en indemnité. Tribunal du défendeur.* — L'action en indemnité pour dommages causés par un abordage, étant personnelle, doit être portée, selon le droit commun, devant le tribunal du domicile du défendeur. Elle ne saurait être valablement introduite devant le tribunal dans l'arrondissement duquel a eu lieu le sinistre, car, à supposer la condamnation du défendeur, c'est au domicile de celui-ci que devrait être effectué le paiement de cette condamnation. Il en est ainsi surtout lorsque les réparations faites au navire sinistré l'ont été dans l'arrondissement d'un autre tribunal, et que le défendeur, qui décline la responsabilité de l'abordage, ne s'est nullement engagé à payer, dans un lieu plutôt que dans un autre, les dommages-intérêts, auxquels il pourrait être éventuellement condamné. Cap. Le Hoerff c. cap. Valette. — Paimbœuf, 8 février 1895, X, p. 785.

353. *Action en justice. Quasi-délit. Compétence. Tribunal du domicile du défendeur.* — L'action en réparation du quasi-délit résultant d'un abordage, ayant tous les caractères d'une action personnelle, c'est devant les juges du défendeur qu'elle doit être portée. — Boyer c. Compagnie Générale Transatlantique. — La Guadeloupe, 3 août 1885, I, p. 364.

354. *Quasi-délit commercial. Tribunal du lieu. Code de procédure.* — L'abordage qui s'est produit, entre un bateau-pilote et un steamer, dans les eaux du Hâvre, peut donner lieu, s'il y a faute, à une action qui sera compétemment portée devant le tribunal de commerce dudit port. En effet, l'abordage maritime fautif est un quasi-délit commercial, et il est de principe que le quasi-délit commercial fait naître, au lieu même où il a été commis, l'obligation de le réparer. L'article 420 du Code de procédure civile, qui régit spécialement la compétence des tribunaux de commerce, est donc ici justement invoqué dans ces deux derniers paragraphes (lieu de la promesse et lieu du paiement). Par le mot *paiement*, on doit entendre l'exécution de toute obligation commerciale, aussi bien celle naissant d'un quasi-délit que toute autre. — Beaufils c. cap. Bertromé. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 241.

355. *Tribunal compétent. Tribunal du défendeur.* — L'action en responsabilité d'un abordage doit être portée devant le tribunal du domicile du défendeur, seul compétent pour en connaître, les règles exceptionnelles de compétence écrites dans les articles 434, 436 du Code de commerce et 420 § 3 du Code de procédure civile étant inapplicables. — Devès c. Bouteiller et Colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892. VIII, p. 16.

356. BELGIQUE. — *Abordage à l'étranger. Défendeurs étrangers. Expertise. Tribunal belge. Compétence.* — Le tribunal est compétent pour ordonner une expertise même lorsque les défendeurs sont étrangers et que le quasi-délit (abordage) qui sert de base à l'action des demandeurs a eu lieu à l'étranger, cette expertise étant une mesure provisoire, même lorsqu'elle porte sur les causes de l'abordage. — De Decker et consorts c. cap. Tieman. — Anvers, 12 février 1890. V, p. 692.

357. *Action contre le capitaine. Action contre la société armateur. Connexité. Capitaine étranger. Tribunal belge. Compétence.* — L'action intentée au capitaine qui a pour objet la réparation du préjudice causé par la faute prétendue de celui-ci dans un abordage, et l'action intentée à des sociétés responsables de cette faute soit comme propriétaire, soit comme armateur du navire qu'il commandait, sont connexes par leur nature; leur jonction est commandée par l'intérêt d'une bonne justice, et, dès lors, les tribunaux belges sont compétents pour connaître de la demande dirigée contre le capitaine, quoique celui-ci soit étranger et domicilié à l'étranger, si l'une des sociétés est justiciable de la Belgique. —Cap. de Weerdt c. Liverpool, Brazil and River Plate Cie. — Bruxelles, 30 janvier 1890, V, p. 90.

358. *Capitaine. Action intentée au cours de voyage au nom de tous les intéressés. Chargeurs. Renoncia-*

tion à cette action. Droit propre. — Le fait par le capitaine d'avoir, en cours de voyage, intenté une action, au nom de tous les intéressés à l'expédition, n'empêche point les chargeurs de porter l'action devant un autre tribunal; mais ils doivent, en ce cas, prouver qu'ils renoncent à celle engagée par le capitaine. — Cap. Janssens et consorts c. Glafcke et Hennings. — Anvers, 27 octobre 1888. V, p. 108.

359. Egypte. — *Avaries. Action personnelle. Tribunal compétent.* — L'action en réparation d'avaries causées par abordage est une action personnelle qui doit être intentée devant le tribunal du domicile du défendeur. — Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

360. *Tribunal du lieu de la protestation. Incompétence.* — Les articles 274 et 275 du Code maritime, qui prescrivent au capitaine du navire abordé de protester, sous peine de déchéance, et de signifier sa protestation dans le premier lieu où il pourra agir, ne sont pas attributifs de compétence au tribunal de ce lieu. — Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

361. Italie. — *Compétence. Règles facultatives.* — Les règles de compétence établies par l'art. 873 C.com. pour les actions dérivant de l'abordage sont simplement facultatives et ne sont point exclusives de la compétence du juge du lieu du domicile du défendeur. — Evan Evans c. Navigation Italienne. — Gênes, 11 février 1886, II, p. 217.

362. *Tribunal du lieu. Compétence facultative. Défendeur français. Tribunal demandeur. Compétence de droit commun.* — La compétence du tribunal du lieu où s'est produit l'abordage de deux navires ou du lieu le plus proche n'est que facultative, et celui qui se prétend victime de l'abordage peut invoquer la compétence du droit commun (art. 873 Code de commerce). En outre de de la réciprocité dont s'agit à l'article 105 du Code de procédure civile, le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou quasi-délit, et le président de ce tribunal est compétent pour accorder, le cas échéant, une saisie conservatoire. — Mortola et autres c. Cie Fraissinet. — Gênes, 15 février 1893, VIII, p. 614.

363. *Tribunal premier saisi. Droit de recourir à un autre.* — Dans l'hypothèse où plusieurs tribunaux peuvent être compétents pour connaître d'un litige, le fait qu'un tribunal a été saisi le premier n'implique pas de renonciation au droit de recourir à un autre ; et le juge postérieurement saisi ne peut se déclarer incompétent en se fondant uniquement sur cette prétendue renonciation. — La Veloce c. Transports maritimes. — Turin, 30 juillet 1890, VI, p. 487.

CHAPITRE XVIII

De la compétence territoriale en matière d'abordage.

364. France. — *Navires étrangers. Eaux françaises. Tribunal du lieu.* — En cas d'abordage entre deux navires, même appartenant tous deux à des nationalités étrangères, dans les eaux françaises, le tribunal du lieu est compétent pour connaître de l'action en réparation des avaries causées par le navire abordeur au navire abordé. — Il en est surtout ainsi lorsque celui des deux navires étrangers qui décline la compétence, a lui-même saisi, à l'origine de la contestation, le tribunal français du lieu de l'abordage. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

365. *Eaux françaises. Quasi-délit. Loi française. Armateur anglais. Loi anglaise. Abandon. Impossibilité.* — L'abordage survenu dans les eaux maritimes françaises constitue un quasi-délit ; et le capitaine, auteur direct de ce quasi-délit, doit être jugé, en vertu de l'article 3 du Code civil, conformément à la loi française. Mais l'armateur, qui n'est en cause que comme mandant du capitaine, ne peut être rendu responsable que dans les limites du mandat qu'il a conféré. Spécialement, lorsque l'engagement du capitaine a été fait en Angleterre par un armateur anglais, c'est d'après la loi anglaise que doit être établie la responsabilité de

ce dernier. Le Merchant shipping Acte de 1862 limite la responsabilité des armateurs anglais à £. 8 par tonneau de jauge. En conséquence, l'armateur anglais, responsable d'un abordage survenu dans les eaux françaises, est tenu jusqu'à concurrence de £. 8 par tonneau de jauge, et ne peut user de la faculté, accordée par l'article 216 du Code de commerce, de se libérer en faisant abandon du navire et du fret. — Rouen, 6 juillet 1892, VIII, p. 67.

366. Allemagne. — *Navires étrangers. Loi allemande. Application.* — Le navire étranger qui aborde un navire allemand est tenu, dans la mesure de la responsabilité définie par les art. 451 et 452 du Code com. allemand, de réparer envers l'abordé le préjudice causé par l'abordage. — Tobie et Cie c. La Nœderlandisch Dampfsckiffahrts Gesellschaft.—Trib. sup. hans., 21 juin 1889, VI, p. 198.

367. Belgique. — *Eaux hollandaises. « Locus regit actum ».* — Lorsqu'un abordage a eu lieu dans les eaux territoriales hollandaises, les conséquences doivent être régies par la législation hollandaise, conformément à la règle « locus regit actum ». — Cap. Hall c. cap. Owen. — Anvers, 7 juin 1892, VIII, p. 123.

CHAPITRE XIX

De la juridiction compétente.

368. France. — *Etranger. Art. 14 Code civil. Renonciation.* — La renonciation au bénéfice de l'article 14 du Code civil ne résulte pas de l'échange d'actes extrajudiciaires à l'étranger, ni de la comparution des agents d'une Cie devant un tribunal étranger, quand cette comparution a eu lieu sous toutes réserves. — Cie Gén. Transatlantique c. Cie La Véloce. — Nice, 4 janvier 1889 ; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

369. *Etranger. Art. 14 C. civil. Tribunal du premier port de relâche. Défaut de compétence.* — L'article 14 du Code civil ne permet pas au Français de citer l'étranger devant n'importe quel tribunal français ; à défaut de domicile ou de résidence en France de la part de l'étranger, ce dernier doit être cité devant le tribunal du domicile du demandeur. Le tribunal du premier port de relâche n'est pas compétent pour connaître, à l'égard d'un étranger, des suites d'un abordage, bien que la société française demanderesse y ait une agence. — Cie Gle Transatlantique c. Cie la Véloce. — Nice, 4 janvier ; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

370. *Abordage en pleine mer. Navires français et étranger. Art. 14 Code civil. Application.* — La règle de l'article 14 du Code civil est applicable spécialement au cas d'une action en responsabilité, dirigée par le capitaine et l'armateur d'un navire français contre le capitaine et l'armateur d'un navire étranger à raison d'un abordage survenu en pleine mer entre les deux navires. L'étranger qui se trouve ainsi traduit devant un tribunal français, en vertu de l'art. 14 C. civil, ne peut se prévaloir de cette circonstance pour exiger que le litige soit jugé d'après la loi française et non d'après la loi de son pays. L'art. 14 du C. civ. déroge, en effet, aux règles de la compétence, mais il n'apporte aucune dérogation à l'application de droit qui doit régir les rapports établis entre français et étrangers ; il n'impose pas la loi française comme règle de ces rapports ; il ne proscrit pas l'application de la loi étrangère, si cette dernière législation doit servir de règle au litige d'après les principes du droit commun. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

371. *Action contre une colonie. Autorité administrative. Incompétence.* — L'autorité judiciaire est compétente à l'exclusion de l'autorité administrative pour connaître de l'action intentée contre une colonie comme propriétaire armateur d'un navire colonial. — Devès c. Bouteiller et Colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892, VIII, p. 16.

372. Belgique. — *Abordage en pleine mer. Obligation née ou devant être exécutée en Belgique. Loi de 1876. Inapplication.* — L'obligation née d'un abordage ne rentre pas sous l'application de la disposition de la loi de 1876, qui déclare les tribunaux belges compétents lorsque l'obligation qui sert de base à l'action est née ou doit être exécutée en Belgique, lorsque l'abordage a eu lieu en pleine

mer. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company Limited. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

373. *Abordage en pleine mer. Loi anglaise. Citation. Territoire anglais.* — D'après les lois anglaises, en cas d'abordage en pleine mer, l'armateur anglais ne peut citer le propriétaire du navire étranger que si ce navire est saisi en Angleterre (*actio in rem*, ou si la citation (*writ*) est remise au défendeur étranger sur le territoire anglais. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company Limited. — Anvers, 1er septembre 1888, IV p. 455.

374. *Etranger. Loi du 25 mars 1876. Un seul défendeur domicilié en Belgique. Défendeur sérieux.* — Si les tribunaux belges sont compétents à l'égard de tous les défendeurs lorsque l'un d'eux a en Belgique son domicile ou une résidence, ce n'est que pour autant que ce dernier soit une partie sérieuse, personnellement intéressée au procès. Il ne suffit pas que les demandeurs aient pu croire de bonne foi devoir mettre en cause le défendeur belge, fût-ce même d'une manière alternative avec un autre défendeur et en ordre subsidiaire, si, en réalité, ce défendeur est totalement étranger à la contestation depuis l'origine et dans toutes les phases de la procédure. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Company Limited. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

375. *Navire belge et navire étranger. Abordage. Tribunal du lieu le plus voisin.* — En cas d'abordage en pleine mer entre navire belge et navire étranger, l'action de ce chef peut être portée devant le tribunal le plus voisin du lieu de l'abordage. — Van Leke c. Lequellec. — Ostende, 20 novembre 1883, I, p. 50.

376. *Navire marchand et navire de pêche. Juridiction consulaire.* — L'action en indemnité du chef d'abordage entre navire marchand et bateau de pêche doit être portée devant la juridiction consulaire. — Van Leke c. Lequellec. — Ostende, 20 novembre 1883, I, p. 50.

377. Espagne. — *Navire espagnol et navire anglais. Compétence civile. Autorité administrative. Décision. Responsabilité technique.* — La compétence de la juridiction civile relativement à un abordage survenu en Espagne entre un navire espagnol et un navire anglais, n'est nullement subordonnée à la décision de l'autorité administrative touchant la responsabilité technique ou du pilote. — Société de Biscaye c. Stewart. — C. Sup. de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

CHAPITRE XX

Quelle loi doit appliquer le tribunal saisi.

378. France — *Abordage en pleine mer. Navires de nationalité différente. Responsabilité. Loi du pavillon.* — En cas d'abordage en pleine mer entre deux navires de nationalité différente, c'est d'après la loi du pays où s'était effectué l'armement du navire abordeur que doit se régler l'étendue de la responsabilité du propriétaire dudit navire, à raison de la faute commise par son capitaine et qui a amené la collision. — Hendrick et Wilson c. Guignon et Tandonnet. — Cass., 4 novembre 1891, VII, p. 242.

379. *Abordage en pleine mer. Navires de nations différentes. Responsabilité de l'abordeur. Loi du pavillon de ce dernier. Application.* — En principe, en cas d'abordage en pleine mer entre deux navires de nationalité différente, c'est d'après la loi du pavillon du navire abordeur, que doit se régler l'étendue de la responsabilité du propriétaire dudit navire, à raison de la faute commise par le capitaine et ayant amené la collision. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

380. *Abordage en pleine mer. Navires français et anglais. Faute du navire anglais. Responsabilité de l'armateur. Faculté de libération. Loi anglaise seule applicable.* — En cas d'abordage en pleine mer, entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à

la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut, en invoquant l'art. 216 C. com., prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret : il peut seulement invoquer le bénéfice de la loi anglaise, qui lui permet de se procurer sa libération à forfait, moyennant le paiement de huit livres sterling par tonneau de jauge de son navire. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

381. *Abordeur anglais. Eaux françaises. Epave. Non-relèvement. Loi française. Application. Abandon du navire et du fret.*— Le Conseil de préfecture, saisi d'une poursuite dirigée contre un armateur anglais pour contravention de grande voirie (non-relèvement d'une épave en Seine après délai fixé), ne peut appliquer d'autre loi, pour apprécier les moyens de défense du poursuivi, que la loi française qui a motivé les poursuites. — En conséquence, doit échapper aux poursuites, dirigées contre lui pour frais de relèvement, l'armateur anglais qui, conformément à la loi française, a fait l'abandon de l'épave de son navire abordeur et du fret à l'Etat, qui a opéré le relèvement. — Cet abandon est valable : 1° alors même qu'il serait fait entre les mains du préfet, représentant l'Etat, au lieu de l'être par l'intermédiaire du consul anglais, ainsi que le prescrit la convention des 22 et 27 novembre 1889 ; 2° Et alors qu'il serait fait collectivement à l'Etat et aux armateurs des navires abordés, la loi de 1885 ayant eu pour but de limiter toute réparation du dommage causé en eaux françaises à l'abandon du navire et du fret. — En conséquence, on ne peut, dans ces conditions, décider que l'armateur anglais abordeur paiera huit livres sterling par tonneau de jauge, conformément à la loi anglaise. — Burnett and sons c. Préfet. — Cons. de préfecture Seine Inférieure, 10 février 1893, IX, p. 244.

382. *Abordage entre étrangers. Procédure. Formes et délais. Loi du tribunal saisi. Loi espagnole. Application.* — Les règles, formes et délais à suivre en cas d'abordage entre deux étrangers, doivent être ceux du lieu où se trouve le tribunal étranger qui doit connaître du litige. — Les articles 435 et 436 C. com. ne sont pas d'ordre public. — Les formalités prescrites par ces deux derniers articles, ne s'appliquent du reste qu'au cas d'abordage entre navires français, ou entre navires français et étrangers ; elles ne sont applicables au cas d'abordage entre navires étrangers, que si ces étrangers viennent directement et spontanément demander au tribunal français de statuer sur les causes et les responsabilités de leur abordage. — Mac Larren Crum c. Ollavaria et Cie, la Cie l'Union et le Phénix Espagnol, et le Lloyd andalous. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

383. Allemagne. — *Conflit de lois. Armateur allemand. Juge allemand. Loi allemande.* — Le juge allemand, saisi d'une action en responsabilité pour abordage contre un armateur allemand, doit appliquer la loi allemande pour apprécier si les conditions légales de la responsabilité sont réunies et quelle est la mesure de cette responsabilité, alors même que l'abordage a eu lieu dans les eaux hollandaises. — Thomas Harrison et Cie c. Cie des paquebots « Hamburg-Amerikanische-Packetfarhrt-Actienge sellschaft ». — Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, II, p. 712.

384. Belgique. — *Abordage dans les eaux hollandaises. Loi hollandaise applicable. Abordage douteux. Répartition du dommage.* — L'abordage qui a eu lieu dans les eaux hollandaises est régi par les lois de ce pays. — Aux termes de l'art. 538 du Code de commerce néerlandais, en cas d'abordage douteux, les dommages doivent être mis en masse et supportés proportionnellement par les navires qui ont été en collision. — Anvers, 6 juin 1885, I, p. 253.

385. *Abordage en pleine mer. Navires étrangers. Nationalité différente. « Lex fori ». Inapplication.* — En cas d'abordage en pleine mer entre deux navires étrangers de nationalité différente (allemande et anglaise), la loi belge ne doit régir cet abordage ni quant au fond, ni quant à la forme ; la *Lex fori* ne doit pas être consultée quant aux fins de non-recevoir applicables. — Cap. Bauer c. Cap. Andrews. — Anvers, 26 juin 1890, VII, p. 582.

386. *Conflit de lois. Loi du lieu. Application.* — Dans le dernier état du droit international, l'opinion qui semble prévaloir en cas de conflit des lois maritimes réglant l'abordage est celle qui applique, tant pour le fond du droit que pour l'exercice de ce droit, la loi du lieu où l'abordage se produit. — Une thèse opposée, défendue par des autorités notables, restreint l'application de la législation locale aux seules lois de police, et s'en réfère, pour le jugement sur les causes de la collision et sur la détermination du règlement de l'indemnité, à la loi du pavillon du navire abordeur, sauf certains correctifs commandés par l'équité. — Le système qui, ne tenant compte ni de la loi du pavillon ni de celle du lieu où l'abordage s'est produit, s'attache exclusivement à la loi du tribunal dans la juridiction duquel le débat se lie entre parties, semble avoir perdu toute faveur. — Anvers, 6 novembre 1890, VI, p. 569.

387. Echelles du Levant. — *Responsabilité. Etendue. Loi du pavillon du navire abordeur.* — Il est de jurisprudence que c'est d'après la loi du pavillon du navire abordeur que doit être déterminée l'étendue de la responsabilité. — Le « Nérissa » c. le « Donnaï ». — Trib. cons. de Constantinople, 28 juillet 1888, V, p. 271.

388. Etats-Unis. — *Loi américaine. Obligation de montrer un feu à l'approche d'un navire. Navires étrangers. Inapplication. Abordage. Absence de faute.* — La disposition de l'art. 4234 des statuts révisés des Etats-Unis, édictant l'obligation pour tout bâtiment de montrer un feu à l'approche d'un vapeur, n'est pas applicable aux navires étrangers naviguant en haute mer. — Ainsi, un navire allemand qui aborde un navire à vapeur américain en pleine mer, n'est pas en faute pour ne pas avoir montré une torche à l'approche du vapeur, quand ni la loi de son pavillon ni les règles internationales de la navigation ne l'y obligent. Pour qu'il y eût faute, il faudrait que ce fût un navire américain ; en effet, l'art. 4234 ne peut obliger que les navires des Etats-Unis et non les navires étrangers naviguant en pleine mer. — Cour du District Est de New-York, 8 juin 1885, I, p. 533.

389. — *Navires de pavillons différents. Loi applicable.* — Entre navires de nationalité différente, la responsabilité dérivant de l'abordage doit être réglée conformément à la *lex fori*. — Cour suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 456.

CHAPITRE XXI

Des privilèges garantissant les créances nées de l'abordage.

390. Allemagne. — *Défendeur. Frais extrajudiciaires. Frais judiciaires. Assimilation.* — Des frais extrajudiciaires, faits pour éviter une ordonnance de contrainte à la suite d'un abordage, doivent être traités comme des frais du procès. — Wilhelm Amsinck et Cie c. Westhartlepool steam Navigation Cy. — Tribunal de l'Empire, 24 septembre 1884, II, p. 47.

391. Belgique. — *Jugement contre le capitaine. Exécution. Navire abordeur. Responsabilité exclusive. Exécution sur un autre navire. Impossibilité.* — Le jugement rendu en matière d'abordage contre un capitaine agissant en cette qualité ne forme titre ni contre l'armement ni contre le capitaine personnellement : il ne peut être exécuté que par le navire. C'est donc à tort que l'on poursuit l'exécution d'un jugement contre le capitaine sur un navire appartenant au même armement, mais qui n'est pas celui commandé par ledit capitaine. — Commercial steamship Company Lloyd c. cap. Bergstrom. — Anvers, 16 août 1992, VIII, p. 585.

392. Italie. — *Abandon réglé par la loi française. Victimes italiennes. Privilège de l'art. 661.* — Le privilège, établi par l'article 661 du Code de commerce pour l'indemnité due aux personnes tuées ou blessées, ne disparaît pas par ce fait que l'abandon fait par le propriétaire du navire est réglé par la loi française, et que celle-ci ne consacre pas ce privilège, si les créanciers qui ont droit sur le navire sont tous italiens. — Cie Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Camoglise, Cie d'assurances « La Suisse », Schiaffino, Mortola et autres. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

CHAPITRE XXII

Fins de non-recevoir et prescriptions.

393. FRANCE. — *Protestation émanant du capitaine abordé. Conservation de l'action Condition.* — Les protestations et les réclamations exigées par les art. 435 et 436 C. com. en cas d'abordage, doivent, pour rendre les actions en indemnité recevables, émaner du capitaine qui avait à se plaindre et qui a pu agir contre le capitaine auteur du dommage ou contre les assureurs. — Cie d'assurances Hambourgeoise-Américaine c. Cie d'assurances générales « La Sphère ». — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

394. *Protestation. Equivalents. Signification à l'agent des armateurs.* — Est valable la protestation faite et signifiée à la requête des propriétaires de la cargaison d'un navire abordé et de leurs assureurs aux armateurs du navire abordeur dans l'un de leurs principaux établissements ; par suite, doit être déclarée recevable l'action dirigée par ces chargeurs et leurs assureurs contre le capitaine et les armateurs du navire abordeur, bien que la signification n'ait pas touché immédiatement le capitaine. — Chargeurs Réunis c. Bensaude et Cie et Chegaray. — Rouen, 2 juin 1886, II, p, 285.

395. *Protestation. Equivalents* — Ne peuvent être considérés comme des équivalents à la signification prescrite par l'art. 436, ni un avis demandé à un avocat pour saisir le navire abordeur, ni une requête non signifiée, présentée par le consignataire du navire abordé en nomination d'experts, ni la démarche faite par l'avocat des chargeurs près du consul de France du port où l'abordage a eu lieu, ni la signification faite, en France, aux propriétaires du navire abordeur, dans les vingt-quatre heures du sinistre par ces mêmes chargeurs et leurs assureurs. — Chargeurs Réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

396. *Abordeur inconnu. Protestation et action en justice formées dans un délai moral suffisant. Validité. Appréciation des tribunaux.* — En matière d'abordage, la déchéance pour défaut de protestation dans les vingt-quatre heures et d'action dans le mois, n'est encourue qu'autant que le capitaine du navire abordé a pu agir dans les délais fixés par la loi. Lorsque le capitaine ou les armateurs du navire abordé sont dans l'impossibilité d'agir, les actions intentées, soit par eux, soit par tous autres intéressés, sont soumises au droit commun, ou du moins elles sont recevables lorsqu'elles sont intentées dans un délai moral dont il appartient au juge d'apprécier l'étendue suivant les circonstances. Spécialement, l'action en indemnité pour abordage est recevable, lorsque l'abordage a entraîné la perte corps et biens du navire abordé, et que les intéressés demandeurs ont intenté leur action, aussitôt qu'ils ont eu recueilli des preuves ou des présomptions suffisantes leur faisant connaître le nom de l'abordé, le nom de l'abordeur et la faute de celui-ci. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise-Américaine. — Hâvre, 2 juin 1885, I, p. 240.

397. *Demande en justice. Délai. Réclamation contre l'Etat devant le ministre.* — L'art. 436 C. com., qui impartit, à peine de déchéance, un délai d'un mois aux armateurs pour former leur demande en justice, à raison des avaries subies par leurs navires, n'est pas applicable à une réclamation portée devant le ministre et tendant à faire déclarer l'Etat responsable de la faute d'un de ses agents par suite de laquelle des avaries ont été causées. — Jonhsen et autres c. min. des travaux publics. — Cons. d'Etat, 2 Mai 1890, VII, p. 281.

398. *Navires appartenant au même armateur. Art. 435. Inapplication. Recevabilité.* — Si la compagnie armateur du navire abordé l'est en même temps du navire abordeur, elle est irrecevable à proposer la fin de non-recevoir à l'action des chargeurs intentée contre elle du chef de ce dernier navire. Les fins de non-recevoir des articles 435 et 436 sont sans doute d'ordre public ; par suite, elles sont également relatives en ce sens qu'il est permis aux parties d'y renoncer. Cette renonciation doit s'induire du fait que la compagnie armateur a proposé, à l'origine, diverses exceptions et fait abandon du navire abordé, sans exciper de la

déchéance prévue auxdits articles. — Cie Gén. Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

399. *Navires appartenant au même armateur. Capitaine abordé. Absence de protestation. Ordres de l'armateur. Présomption de faute.* — En matière commerciale, la preuve testimoniale étant admissible, le juge peut fonder sa décision sur une présomption de fait. Spécialement, au cas d'un abordage entre deux navires appartenant au même armateur, l'absence de protestations dans les délais légaux de la part du capitaine du navire abordé, peut être présumée provenir d'un ordre de l'armateur et constituer une faute à lui personnelle et dont il répond. — Cie Gén. Transatlantique c. David Haddah. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 258.

400. *Capitaine. Protestation. Chargeur. Profit.* — La protestation du capitaine, après l'abordage, a pour effet nécessaire de conserver toutes les actions, sans qu'il y ait lieu de distinguer celles qui intéressent le chargeur et celles qui ne regardent que l'armateur. En conséquence, après une protestation régulière du capitaine du navire abordé, suivie d'une action en justice dans les délais légaux contre l'armateur de l'autre navire, la réception par les chargeurs du navire abordé, des marchandises sans protestation ou sans action en justice dans le délai d'un mois ne leur fait encourir aucune déchéance de leur action contre le capitaine et l'armateur de ce navire. — Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

401. *Défaut de protêt et de citation dans le mois. Perte des droits du capitaine et de l'armateur. Maintien de ceux des chargeurs.* — En édictant que les protestations et réclamations du capitaine, pour dommages causés par l'abordage, sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et suivies dans le mois d'une demande en justice, l'article 436 du Code de commerce ne dispose que pour les capitaines et pour la conservation des droits de l'armateur. — Cie d'assurances générales maritimes et autres c. Cie Hambourgeoise-Américaine et cap. Froboss. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33.

402. *Défaut de protestation. Chargeur. Déchéance.* — La fin de non-recevoir édictée par les art. 435 et 436 C. com., à raison de l'inobservation, dans les délais de rigueur, des formalités prescrites par ces articles contre l'action en indemnité pour dommages causés par l'abordage, est opposable au chargeur comme au capitaine et en cas de perte totale du navire ou de la marchandise comme en cas d'avarie partielle. — Beauchamp c. Messageries Maritimes. — Seine, 13 août 1891, VII, p. 285.

403. *Indemnité d'avaries. Chargeurs. Intervention en appel contre le transporteur. Demande nouvelle. Fin de non-recevoir.* — Les conclusions proposées pour la première fois en appel sont irrecevables lorqu'elles constituent une demande nouvelle. En conséquence, ne sauraient être reçus dans leur action les chargeurs qui interviennent devant la Cour aux fins de faire condamner l'armateur à les indemniser des suites d'un abordage éprouvé par le navire, alors qu'en première instance cet armateur s'était seul porté demandeur contre l'auteur du sinistre. — Chevillote frères c. Cie Bordelaise de Navigation à vapeur et autres. — Cassation, 1er août 1893, IX, p. 138.

404. *Défaut de protestation. Capitaine. Responsabilité vis-à-vis des chargeurs.* — L'inobservation par le capitaine du navire abordé des prescriptions de l'article 435, § 3, C. com., qui lui imposent le devoir de réclamer, ne peut être opposée au chargeur ; elle constitue une faute dont ni le capitaine ni l'armateur ne sauraient tirer profit. — Mohamed Harzella c. Cie Transatlantique. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

405. *Fin de non-recevoir. Art. 435, 436 C. com. Affréteur du navire abordé. Défaut de protestation. Protestation par le capitaine. Action de l'affréteur non recevable.* — L'affréteur d'un navire abordé n'est pas recevable à agir contre l'abordeur, s'il n'a pas signifié sa protestation en temps utile, bien que le capitaine de l'abordé ait protesté dans le délai. — Dor c. cap. Riballa. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

406. *Protestation. Délai. Applica-*

tion aux assureurs.—Les délais fixés par les art. 435 et 436 C. com. pour toutes les réclamations motivées par un abordage sont applicables aux chargeurs comme aux armateurs eux-mêmes, et par suite aux assureurs subrogés. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

407. *Fin de non-recevoir. Opposition aux assureurs.* — La fin de non-recevoir tirée des art. 485 et 436 C. com. en matière d'abordage est opposable aux assureurs. — Cie Hambourgeoise-Américaine c. « La Sphère ». — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

408. *Renonciation. Appréciation.* — Les fins de non-recevoir édictées par les articles 435, 436 C. com., en cas d'abordage, ne sont pas d'ordre public : les intéressés peuvent y renoncer et les juges du fond apprécient souverainement l'existence de cette renonciation. — Pourpoint fils c. Bouté. — Cassation, 21 juillet 1887, III, p. 153.

409. *Disparition du capitaine. Second. Défaut de protestation dans les vingt-quatre heures. Irrecevabilité de l'action.* — Quand, dans un naufrage causé par un abordage, le capitaine disparaît, le second doit protester dans les vingt-quatre heures de son arrivée à terre — Nolboudt c. Fenwick. — Dunkerque, 5 janvier 1886, I, p. 496.

410. *Décès du capitaine. Obligations du second. Protestation. Absence de signification. Art. 436. Application.* — Au cas du décès du capitaine, le second qui le remplace est soumis aux mêmes obligations que le capitaine. Le navire abordé n'est donc pas recevable dans son action contre le navire abordeur, si le second, tout en ayant rédigé une protestation entre les mains d'un consul, n'a pas fait signifier cette protestation. — Cie Maritime française du Tonkin c. Cie de Navigation à vapeur Cyprien Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

411. *Capitaine. Disparition. Formalités. Subrécargue. Second.* — C'est contre le capitaine seul que courent les prescriptions et déchéances des art. 435 et 436 du C. de comm. Elles ne peuvent être étendues, en cas de disparition du capitaine, ni au second de l'équipage, ni au subrécargue.— Volboudt c. Fenwick et fils.— Douai, 5 juillet 1886, II, p. 258.

412. *Protêt. Délai. Calcul d'heure à heure.* — Le délai de 24 heures, imparti par l'art. 436 du Code de Commerce pour signifier les protestations et réclamations en cas d'abordage entre deux navires, est un délai de rigueur, qui doit être calculé d'heure à heure, à partir du moment où le capitaine du navire abordé a pu agir.

413. *Signification. Délai. Jours fériés. Suspension.* — Ce délai est suspendu pendant les jours fériés, et il doit être calculé d'heure à heure en faisant abstraction de cet intervalle. — Transports Maritimes ; c. Mansour. — Alger, 8 février 1887, III, p. 183.

414. *Protestation. Délai. Calcul d'heure à heure. Point de départ. Possibilité d'agir.* — Le délai de la protestation, en matière d'abordage, se compte par heures. — L'abordé n'est tenu de protester que dans les vingt-quatre heures du moment où il a pu agir. — Spécialement, au cas où le navire abordé est coulé par le choc, et où son capitaine est recueilli par l'abordeur, qui est entré dans le port à 8 heures et demie du matin, et qui avait encore à faire à ce moment les formalités nécessaires pour obtenir la libre pratique, la protestation est valablement signifiée le lendemain matin à neuf heures. — L. Pierre, Compagnie des Transports Maritimes. — Marseille, 20 janvier 1885, I, p. 40.

415. *Défaut de protestation. Impossibilité d'agir.* — Le capitaine du navire abordé ne peut invoquer l'impossibilité d'agir, lorsque le capitaine du navire abordeur n'a quitté le port où le sinistre est survenu que le lendemain de l'abordage dans l'après-midi, que lui-même est resté dans ce port où il a fait sa protestation, et qu'il n'a d'ailleurs rien signifié depuis, soit en touchant à un port français, soit en rentrant à un port français, soit en rentrant à son port d'attache. — Chargeurs réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

416. *Protestation. Compagnie propriétaire. Principal établissement. Signification. Validité.* — Il n'y a pas violation des art. 435 et 436 C. comm. et des art. 56 et 69 C. pr. civ. dans l'arrêt qui constate que la protestation prescrite en matière d'abor-

dage a été signifiée à la compagnie propriétaire du navire abordeur, au siège de l'un de ses principaux établissements, sans l'avoir été ni au capitaine du navire abordeur sur le lieu même de l'abordage, ni à ladite compagnie à son siège social, alors que, d'ailleurs, celle-ci a relevé pour la première fois en appel les prétendues irrégularités, après avoir accepté la compétence du tribunal du lieu où la protestation lui avait été notifiée. — Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie et la Cie de l'Equateur. — Cassation, 27 mars 1889, V, p. 5.

417. *Courses nautiques. Corps mort. Compétence.* — L'abordage est le choc de deux bâtiments propres à la navigation ; et il n'y a pas à distinguer si ce choc s'est produit à un moment où l'un de ces deux bâtiments, détourné temporairement de sa destination habituelle, formait provisoirement corps mort et servait de limite dans des courses nautiques ; il y a donc lieu, malgré cette circonstance, d'appliquer à la collision toutes les règles de l'abordage, notamment les art. 407, 435, 436 du Code de commerce, ainsi que les règles de la compétence commerciale. — Luce c. Lerolland. — Caen, 3 mars, II, p. 261.

418. *Abordage à l'étranger. Art. 435. Application.* — Les dispositions de l'ancien art. 435 C. com. sont absolues et régissent le cas où l'abordage a eu lieu dans un port étranger comme celui où il a été subi dans un port français. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Cass., 6 mai 1891, VII, p. 5.

419. *Abordage entre étrangers. Loi française. Application. Condition.* — Les articles 435 et 336 C. com. ne sont pas d'ordre public. — Les formalités prescrites par ces deux derniers articles, ne s'appliquent, du reste, qu'au cas d'abordage entre navires français, ou entre navires francais et étrangers ; elles ne sont applicables au cas d'abordage entre navires étrangers, que si ces étrangers viennent directement et spontanément demander au tribunal français de statuer sur les causes et les responsabilités de leur abordage. — Max Larem Crum c. Ollivaria et Cie, la Cie l'Union et le Phénix espagnol et le Lloyd andalous. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

420. *Etranger demandeur. Faits accomplis à l'étranger. Art. 435, 436. Formalités obligatoires. Loi française. Application.* — Les formalités prescrites par les art. 435 et 436 du Code de commerce sont obligatoires pour l'étranger qui vient réclamer en France la réparation du dommage qui lui a été causé en pays étranger par l'abordage d'un navire francais. — Cie Neptune c. Pergeline. — Nantes, 16 février 1889, V, p. 644.

421. *Abordage dans les eaux étrangères. Fin de non-recevoir invoquée par un étranger. Validité.* — Un étranger a le droit d'invoquer devant la juridiction française la fin de non-recevoir tirée de ce que les protestations et réclamations n'ont pas été faites dans les formes et délais prescrits par les art. 435 et 436 C. com., bien que l'abordage soit arrivé dans les eaux étrangères. — Cie d'assurances Hambourgeoise-Américaine c. Cie d'assurances générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

422. *Abordage à l'étranger entre étrangers. Art. 435, 436. Application. Condition.* — En l'absence de traité international entre la France et l'Espagne, les tribunaux français saisis d'une demande d'*exéquatur* d'un jugement espagnol ont le droit de réviser le fond. Mais, pour l'appréciation du fond, en matière d'abordage survenu à l'étranger entre étrangers, ils n'ont pas à appliquer les fins de non-recevoir édictées par la loi française qui n'existent ni dans la loi de l'abordeur, ni dans celle de l'abordé. — Ollivaria c. Mac Larem Crum. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

423. *Capitaine étranger. Protestation signifiée à la mairie.* — En cas de dommages causés par un abordage, la signification de la protestation, prescrite par les art. 435, 437 C. com., a surtout pour but de donner une date certaine à ladite protestation. Dès lors, lorsque le capitaine abordeur est étranger, ou s'il a quitté son ancrage, cette signification peut être valablement faite indifféremment au parquet ou à la mairie du lieu où le capitaine abordeur se trouvait avant son départ. — Chemins de fer de l'État c. cap. Thomas John. — Cour

de Poitiers, 26 juillet 1886, II, p. 290.

424. *Capitaine anglais. Protestation devant le consul anglais. Date. Procès-verbal signé le surlendemain.* — Doit être considérée comme faite le jour de l'abordage la protestation faite par un capitaine anglais et reçue par le consul anglais dans un procès-verbal signé le surlendemain du sinistre, alors que ce procès-verbal constate qu'il a été dressé le jour même. — Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie et Chegaray. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285.

425. *Protestation. Signification. Règle* «Locus regit actum».—La formalité de la signification dans les vingt-quatres heures est substantielle, et le capitaine étranger qui s'adresse aux tribunaux français ne saurait invoquer, pour échapper à la déchéance résultant du défaut de signification dans les vingt-quatre heures, soit la loi de son pays, soit la loi du pays où l'abordage s'est produit, la règle *locus regit actum* s'appliquant à la forme de l'acte et non au délai dans lequel il doit être accompli. — Chargeurs réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

426. *Requête à un juge étranger. Chargeur. Signification au capitaine abordeur. Protestation régulière. Assimilation impossible.* — Une requête, présentée par l'abordé à un juge étranger, ne peut être considérée comme une protestation régulière adressée à l'abordeur, dans les termes des art. 435 et 436 C. com. Il en est de même de la signification faite par les chargeurs des marchandises du navire abordé au capitaine abordeur. — Steel, Young et Cie c. Chargeurs réunis. — Cassation, 7 février 1891, VI, p. 513.

427. BELGIQUE. — *Action. Fondement. Faute civile. Prescription de six mois. Inapplicabilité.* — L'action d'abordage, telle qu'elle est généralement considérée dans la théorie et dans la pratique, ne se base pas nécessairement sur des contraventions de police, mais bien sur des fautes civiles, dont les contraventions ne sont qu'accidentellement un élément. Cette action n'est pas, comme l'action pénale, prescrite par six mois. — Lisnyder c. Cave — Anvers, 6 juillet 1894, X, p. 472.

428. *Caractère juridique. Heurt au quai. Défaut d'abordage.*— Quand il n'y pas eu abordage, mais heurt au quai, et que les faits se sont passés entre bateaux faisant la navigation intérieure, les fins de non-recevoir des art. 232 et 233 de la loi maritime sont inapplicables. — Veiren c. Union des Remorqueurs Belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

429. *Protestation Art. 233 de la loi de 1879. Délai. Calcul.* — Bien qu'il soit admis que le délai de la protestation, exigée par l'article 233 de la loi du 21 août 1879, se compte généralement d'heure à heure, ce délai ne commence à courir pour le capitaine du navire abordé que lorsque ce dernier s'est trouvé dans la possibilité physique et morale d'agir. — Van Leke c. Lequellec.— Ostende, 28 novembre 1883, I, p. 50.

430. *Art. 232, 233, loi du 21 août 1879. Navire en cours de voyage. Protestation. Délai.*—L'impossibilité matérielle ou morale de faire une protestation dans le délai de 24 heures, visé par les articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1870, suspend ce délai. Le navire abordé qui est en cours de voyage ne doit pas relâcher en route pour protester. — Cap. John Marnich c. cap. Pohls. — Anvers, 13 avril 1888, IV, p. 189.

431. *Fin de non-recevoir. Protêt devant être signifié par l'huissier. Télégramme. Insuffisance.* — Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, sont non recevables s'il n'a point fait de réclamation, et ces protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures. — Le mot *signifier* a le sens de notifier par ministère d'huissier. — Andries Potjer c. Société anonyme d'assureurs et d'armateurs pour le sauvetage et le remorquage. — Bruxelles, 1er février 1887, III, p. 72.

432. *Défaut d'expertise contradictoire. Absence de fin de non-recevoir.* — Dans la législation belge, le défaut d'une expertise contradictoire ne constitue pas une fin de non-recevoir à l'action en indemnité pour dommages causés par un abordage ; la loi anglaise et la loi suédoise ne sont pas, sur ce point, différentes de la loi belge. — Anvers, 6 novembre 1990, VI, p. 569.

433. *Bateau d'intérieur abordeur,*

Absence de protestation. Expertise non-contradictoire. Rejet de la demande. — Est nonrecevable toute action en indemnité pour dommages causés par l'abordage, si le capitaine du navire abordé n'a point protesté. Cette déchéance est opposable à tout capitaine de navire de mer, sans distinguer si son adversaire commandait un navire de mer ou un bateau d'intérieur. — L'action est encore non recevable, si le capitaine du navire abordé n'a pas fait constater contradictoirement les avaries et s'est contenté à cet égard de l'avis d'une personne de son choix. — Cap. Riches c. Batelier de Bruyn. — Anvers, 10 novembre 1885, I, p. 647.

434. *Abordage en pleine mer. Navire belge et navire suédois. Protestation. Défaut. Fin de non-recevoir.* — Lorsqu'un capitaine ou un armateur belge saisit un tribunal belge d'une réclamation pour conséquences d'un abordage, l'inobservation des formalités prescrites par la loi nationale peut lui être opposée par l'étranger qu'il attrait en justice devant un tribunal belge, peu importe la loi nationale de cet étranger. — L'action est encore non recevable lorsque dix mois se sont passés depuis l'abordage, sans que le demandeur ait rien fait pour faire constater les faits. — Hamman c. Cap. Harmitrom. — Anvers, 28 septembre 1890, VI, p. 482.

435. Espagne. — *Protestation devant le Consul d'Angleterre. Validité. Traité de réciprocité.* — La protestation exigée par l'art. 835 du Code de commerce est valablement faite devant un notaire ou devant le consul de l'abordé, alors surtout qu'il existe un traité de réciprocité entre l'Angleterre et l'Espagne. — Société de Biscaye c. Stewart. — C. Supr. de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

436. Etats-Unis. — *Mort d'homme. Action. Prescription annale. Statuts de Massachussets et de Pensylvanie.* — D'après les statuts de Pensylvanie et de Massachussets, en cas de mort d'homme, l'action doit être introduite dans l'année qui suit le décès. — Les cours d'amirauté sont liées par les dispositions de ces statuts. — C. s. des Etats-Unis, 15 novembre 1886, II, p. 719.

437. Grèce. — *Perte totale. Art. 435 et 436. Inapplication.* — Les dispositions des articles 435 § 3 et 436 de la loi commerciale ne s'appliquent pas au cas de perte totale du navire. — Euthymios Kapatios c. Hélène Ghondi. — Athènes, 1892, arrêt n° 1958, VIII, p. 596.

438. *Bâtiment de guerre et navire de commerce. Application des art. 435 et 436. Code de commerce.* — Les art. 435 et 436 Code de comm. s'appliquent en général à tous les abordages et, par conséquent, sont applicables à l'abordage entre un bâtiment de guerre et un bâtiment de commerce. — Aréopage d'Athènes, 1885, n° 68, I, p. 402.

439. *Abordage en pleine mer. Protestation. Délai. Point de départ. Arrivée au port de destination.* — Le délai de 24 heures pour signifier la protestation ne court qu'à partir du moment où on a jeté l'ancre dans le premier port quand il y a eu abordage en pleine mer. — Le capitaine n'est pas obligé de signifier la protestation dans les ports intermédiaires où il touche, il n'est tenu de la faire qu'au port de destination. — Euthymios Kapatios c. Hélène Ghondi. — Athènes, 1892, arrêt n° 1958, VIII, p. 596.

440. Norvège. — *Action. Prescription. Point de départ. Victime du dommage. Connaissance de son auteur.* — Le point de départ de la prescription édictée par l'article 73 du Code maritime norvégien est le moment où celui qui a souffert le dommage a pu savoir quel était l'auteur de l'accident, sans qu'il y ait à distinguer, à cet égard, entre le navire et la cargaison. — Christiania, 16 décembre 1892, X, p. 103.

441. Pays-Bas. — *Appel. Demande nouvelle. Irrecevabilité.* — Constitue une demande nouvelle irrecevable en appel, le fait par l'appelant, dans un procès d'abordage, de baser la faute de la partie adverse sur une manœuvre absolument contraire à celle qu'il a indiquée dans l'assignation introductive d'instance. — J. Hansen c. A. Volker et P. A. Bas. — Cour de La Haye, 8 décembre 1884, II, p. 471.

442. Tunisie. — *Protestation. Rapport de mer. Dépôt. Equivalent.* — Le dépôt du rapport de mer est un équivalent de la protestation exigée

par l'art. 435. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

443. *Protestation. Signification. Requête au consul. Equivalent.* — Constitue une protestation suffisante la requête présentée à un consul en vue d'obtenir une expertise. — Cap. Chandras c. Cap. Clark. — Tunis, 25 octobre 1890, VI, p. 507.

444. *Etranger. Art. 435 et 436. Application.* — Les étrangers sont admis en France à se prévaloir des déchéances édictées par les articles 435 et 436 du Code de commerce. — Cap. Chandras c. Cap. Clark. — Tunis, 25 octobre 1890, VI, p. 507.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Aakschip, 220.
Abandon, 301 et s. 392.
Abordage douteux, 251 et s.
Abordage fortuit, 24 et s.
Accident. 97, 253, 289.
Acquittement, 190, 191, 192.
Action, 289, et s. 439.
Administration du port, 244, 295.
Affrètement, 210.
Allège, 302.
Amarrage, 68.
Amarres, 158.
Ancre, 52, 74.
Appel, 440.
Assignation, 333.
Assureur, 315 et s.
Avant, 75.
Avant-port, 232.
Avarie commune, 219, 320, 321, 322.
Baie de New-York, 164, 167.
Barque, 36, 163, 233.
Bateau-pilote, 273, 276 285.
Bateau-réserve, 110.
Beau temps, 92, 93.
Brick, 177.
Brouillard, 24, 121, 122, 130.
Brume, 24, 27, 28 et s. 39, 40, 41. 42, 45, 46, 47, 78, 171.
Canal, 112.
Capitaine,
Caution, 312, 331.
Chaland, 204.
Chaloupe, 175, 303.
Chambre de commerce, 262.
Chargeur, 238 et s. 292, 372, 402 et s.
Chenal, 26, 48 et s. 94, 136, 157, 161.
Chômage 200 et s. 216 et s. 273.
Chose jugée, 198 et s. 332.
Citron, 218.
Clair de lune, 254.
Colonie, 371.
Commissaire d'avaries, 240.
Commission des naufrages, 192, 193.
Compartiments de lestage, 307.
Compétence, 16, 352 et s. 366 et s.
Congrès d'Anvers, 1.
Congrès de Bruxelles, 2.
Congrès de Gênes, 3. 15.
Congrès de Washington, 4, 5.
Connexité, 371.
Consul anglais, 424, 434.
Corps flottant; 315, 316.
Corps mort, 417.
Courants, 64, 65, 66.
Courses nautiques, 417.
Demande en justice, 397.
Dommages indirects, 222, 223.
Drague, 73.
Eaux françaises, 286, 352, 353, 381.
Eaux hollandaises, 384.
Echouement, 53, 222, 322, 337.
Enlèvement, 215.
Enquêtes administratives, 195, 196, 365.
Enquêtes du parquet, 199.
Epave, 381.
Equipage, 292, 296.
Escaut, 129 et s.
Etat, 293, 397.
Etranger, 352, 354, 356 et s. 361, 368 et s.418, 420 et s. 444.
Evitage, 71, 113, 143, 234.
Expertise, 242, 335, 345. 347, 349, 370, 432, 433.
Fanal, 37.
Faute commune, 8 232 et s.
Feux, 35, 36, 57, 62, 66, 76, 77, 81, 89, 91, 93, 96, 130, 151, 152, 155, 166, 167, 186, 271, 281.
Filage, 24.
Fins de non-recevoir, 1, 19, 393 et s.
Force majeure, 259.
Frais d'expertise, 212,
Fret, 212, 322.
Gros temps, 106.
Huissier, 431.
Jours fériés, 413.
Lex fori, 385.
Livre de bord, 344.
Locus regit actum, 367, 425.
Loi allemande, 354, 366.
Loi américaine, 330, 388.
Loi anglaise, 286, 306, 353, 361, 380.
Loi du pavillon, 378, 379, 387.
Loi espagnole, 382.
Loi française, 353, 381, 392, 419, 420.
Loi hollandaise, 245, 384.
Marée, 63.
Mousse, 157.
Navigation fluviale, 66.
Navire à l'ancre, 9, 67, 68 et s. 96, 144, 145, 148, 155, 156, 159, 181, 182, 247.
Navire au bornage, 304.
Navire de guerre, 119, 438.
Nuit, 28, 29, 39, 153.
Orange, 218.
Passe dangereuse, 66.
Pêche, 364.
Péniche, 66.
Perte de pêche, 209.
Perte totale, 426.
Pilote, 20, 273 et s.
Pont, 334.
Ponton, 293.
Port, 54 et s. 62, 65, 114, 161, 230, 263, 274, 281.
Port de Lisbonne, 64.
Port du Hâvre, 61, 281.
Preuve, 337 et s. 341 et s.
Protestation, 374, 393 et s. 402, 404 et s. 414 et s. 429, 438 et s.
Quasi-délit, 367, 368.
Rade, 303.
Rade d'Anvers, 127.
Rapport de mer, 255, 335, 337 et s. 344.
Règle de tribord, 80 et s. 108.
Règlement international, 30, 34, 39, 45, 53, 60, 78, 79, 102, 187, 188, 336.
Relâche, 357.
Remorquage, 54, 256 et s. 324, 325.
Requête, 426.
Retard, 22.
Saisie, 17, 312, 328 et s. 332.
Salaires, 202, 208, 331.
Sauvetage, 211, 225.
Second, 409 et s.
Service postal, 206.
Sifflet, 40, 133, 171 et s. 255.
Signaux phoniques, 24.
Signification, 410, 431, 442.
Sirène, 38.
Solidarité, 237 et s. 317.
Statuts de Massachussets, 436.
Subrécargue, 411.
Subrogation, 272.
Surestaries, 328.
Tonnage, 202.
Tribunal italien, 189.
Tribunal maritime, 190, 194.
Trompe, 175.
Usage de Rotterdam. 327.
Usage du Hâvre, 328.
Usure, 207.
Vapeur, 26 et s. 33, 90, et s. 115, 149 et s. 260.
Vente, 332.
Vice propre, 318, 327.
Victime, 19.
Vigie, 157.
Vitesse, 35, 41 et s. 56, 71, 122, 138, 168, 341, 351.
Voilier, 30, 76, 90, et s. 115, 139, 149 et s. 175, 176, 213, 260.
Yacht, 166.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Accident, Affrètement, Armateur, Assurances maritimes, Assurance terrestre, Assureur, Avaries, Avarie commune, Capitaine, Cautionnement, Commissionnaire de transports, Compétence, Connaissement, Expertise, Fins de non recevoir, Fret, Navigation intérieure, Navire, Pêche maritime, Pilotage, Relâche, Remorquage, Saisie, Transbordement.*

ACCIDENT.

1. France. — *Action en responsabilité. Art. 1382. Déboutement. Action nouvelle. Quasi-contrat de gestion d'affaires. Absence de chose jugée.* — On ne peut opposer l'exception de chose jugée à la partie qui, victime d'un accident, a été déboutée d'une action en responsabilité fondée sur l'article 1382 du Code civil, et qui intente ensuite aux mêmes fins une action basée sur l'existence d'un quasi-contrat de gestion d'affaires ou d'un contrat de mandat, les causes de ces deux actions étant essentiellement différentes. — Lota c. Cie Transatlantique. — Aix, 23 octobre 1889, V, p. 350.

2. *Abordage. Homme d'équipage. Action de la veuve. Condition. Faute de l'un des capitaines.* — Lorsqu'un homme d'équipage a péri victime de l'abordage du navire à bord duquel il était engagé, l'action en dommages-intérêts, qui appartient à sa veuve, contre le capitaine du navire abordeur ou celui de l'abordé, est subordonnée à la preuve d'une faute de l'un d'eux. — Vve Schœffer c. Cie Gén. Transatlantique et Cie des Abeilles. — Hâvre, 11 avril 1894, X, p. 244.

3. *Armateur. Navire. Location à une compagnie de navigation. Faute du capitaine. Armateur responsable.* — Lorsqu'un armateur a loué son navire à une compagnie de navigation avec son équipage, et sous la direction de son capitaine, les conséquences des fautes de ce dernier, et, spécialement, les accidents dont elles sont la cause, sont à la charge du propriétaire du navire, qui, en le louant dans ces conditions, n'a pas cessé d'avoir le capitaine pour préposé. — Flornoy c. Cie de Navigation de la Basse-Loire. — Cassation, 28 février 1894, X, p. 5.

4. *Barre à main. Matelot blessé.* — L'armateur qui emploie une barre à main au lieu de la barre à vapeur généralement en usage, doit la munir des appareils de protection nécessaires ; à défaut il est responsable de l'accident survenu à un marin dans la manœuvre de la barre. — Rouen, 10 août 1892, VIII, p. 36.

5. *Blessure par imprudence. Action en dommages-intérêté. Prescription de trois ans.* — L'action en dommages-intérêts, formée pour cause de blessures, contre un armateur ou tout autre particulier, est éteinte par la prescription de trois ans, lorsque les faits allégués par le demandeur contsitueraient à la charge du défendeur, s'ils étaient prouvés, le délit de blessures par imprudence. — Prat. c. Compagnie Générale Transatlantique. — Hâvre, 4 juillet 1893. — IX, p. 503.

6. *Fait du préposé. Responsabilité du commettant. Condition. Subordination de l'un à l'autre. Déchargement. Location d'une grue et d'un mécanicien. Entrepreneur responsable.* — La responsabilité à laquelle l'article 1384 du Code civil soumet le commettant pour le fait de son préposé suppose une subordination de celui-ci à celui-là, telle que le premier puisse donner au second des ordres et instructions sur la manière de remplir les fonctions auxquelles il l'emploie.— Spécialement, celui qui loue à un entrepreneur de déchargements de navires une grue et son mécanicien, n'est pas responsable de l'accident survenu à un ouvrier, pendant un déchargement, à l'occasion des manœuvres de la grue, et cette responsabilité incombe à l'entrepreneur dont le mécanicien, qui dirige ces manœuvres, est devenu exclusivement le préposé, à moins qu'il ne soit prouvé qu'on a fourni une grue en mauvais état ou un mécanicien incapable de la faire fonctionner. — Chambre de commerce du Hâvre c. Vve Grenier et Durkée. — Rouen, 28 novembre 1893, IX, p. 469.

7. *Gens de mer. Accidents professionnels. Assurance. Asphyxie. Exonération. Abordage. Mort par submersion.* — Une police collective d'assurances terrestres, souscrite par des armateurs au profit des marins naviguant sur leurs navires et garantissant ces derniers contre les accidents professionnels, couvre le risque du décès de ces marins, arrivé par submersion à la suite d'un abordage, alors même qu'une clause exprimée de la police excepte expressément le cas d'asphyxie des risques assurés. — Wolter et Lebret et Consorts c. « Le Soleil » — Paris, 10 novembre 1893, X, p. 161.

8. *Gens de mer. Action contre l'assureur. Résistance de celui-ci. Bonne foi. Résiliation de la police.*

Dommages-intérêts. Non-lieu. — Toutefois, la résistance de la compagnie d'assurances à l'action en remboursement des sommes assurées ne saurait, à elle seule, justifier une demande en résiliation de la police pour inexécution des conventions, non plus qu'une demande en dommages-intérêts, pour indue vexation, lorsque les juges admettent, en fait, que cette résistance n'a pas eu lieu de mauvaise foi. — La demande de résiliation est d'ailleurs non recevable lorsqu'elle se produit pour la première fois, en appel, encore bien que l'assuré ait fait à cet égard des réserves dont le jugement de première instance lui avait donné acte. — Wolter et Lebret et Consorts c. « Le Soleil » — Paris, 10 novembre 1893, X, p. 161.

9. *Gens de mer. Blessures. Absence de faute du capitaine et de l'armateur. Dommages intérêts. Non-lieu.* — Les gens de mer blessés au service du navire n'ont droit à aucun dommage-intérêt, lorsqu'ils ne prouvent pas que l'accident dont ils ont été victimes est dû à la faute du capitaine ou de l'armateur. — Petit c. Cap. Andersen. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

10. *Gens de mer. Blessures. Continuation des salaires pendant quatre mois. Matelot à la journée. Matelot au mois.* — Les gens de mer blessés au service du navire ont droit à la continuation du paiement de leurs salaires jusqu'au jour où ils sont remis en état de reprendre leurs travaux et pendant quatre mois à compter à l'accident, s'ils ne sont pas rétablis auparavant. — Il n'y a pas à distinguer à cet égard entre les matelots engagés au mois et ceux qui n'avaient été engagés qu'à la journée. — En conséquence, le matelot engagé à la journée qui a été blessé au service du navire et dont la guérison ne s'est opérée que plus de quatre mois après, a droit, comme le matelot engagé au mois, au paiement de ses salaires pendant quatre mois. — Petit. c. Cap. Andersen. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

11. *Marin français. Navire étranger. Armateur. Négligence. Loi portugaise.* — Il n'y a pas lieu de rechercher, lorsqu'un marin français naviguant à bord d'un navire étranger a été tué dans son service, si l'action en responsabilité, dirigée par sa veuve contre l'armateur étranger, compétemment portée devant les tribunaux français, par application de l'art. 14 Code civil, doit être jugée d'après la loi du pavillon, ou d'après la loi nationale de la victime, alors que la loi portugaise est, en ce qui concerne la responsabilité civile, conforme à la loi française (art. 1382 et suiv. Cod. civ.); l'art. 2398 du Code civil portugais étant énonciatif et non limitatif; d'où il suit que si une faute certaine est relevée contre l'armement, celui-ci est responsable vis-à-vis de ceux qui ont été lésés par la négligence ou l'imprudence des armateurs ou de leurs préposés. — Veuve Pointel c. Cie Thétis et Société navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 mai 1889, V, p. 227.

12. *Marin blessé. Chute d'une enfléchure. Responsabilité partielle du capitaine. Indemnité. Armateurs. Abandon du navire et du fret.* — L'accident survenu à un marin tombé d'une enfléchure en mauvais état doit être considéré comme dû, partie au risque professionnel, partie au défaut de surveillance du capitaine ; et, par suite, celui-ci est passible de dommages-intérêts envers le blessé. En ce cas, l'armement est civilement responsable de la condamnation prononcée contre le capitaine, mais peut, conformément au droit commun, s'en libérer par l'abandon du navire et du fret. — Guillou c. cap. Roy et syndic Hudeau. — Hâvre, 23 janvier 1894, X, p. 66.

13. *Matelot à la mer. Capitaine. Refus de sauvetage. Délit Ordonnance de non-lieu. Action civile. Prescription de trois ans.* — Lorsque, un matelot étant tombé à la mer, le capitaine a refusé de tenter le sauvetage, l'action civile contre ce dernier et contre l'armateur responsable se prescrit par trois ans, comme née à l'occasion d'un délit, bien que l'auteur principal, après avoir été l'objet d'une poursuite, ait bénéficié d'une ordonnance de non-lieu. — Pietri c. Cie gén. Transatlantique. — Marseille, 20 mai 1893, IX, p. 56.

14. *Matelot. Quasi-délit. Enquête. Constatation suffisante. Arrêt. Cassation. Non-lieu.* — Les constatations de l'enquête sur un accident causé par un matelot suffisent à préciser le

caractère quasi-délictueux des faits dont découle la responsabilité de l'armateur, et l'arrêt qui se fonde sur ces constatations pour l'établir n'est pas sujet à la censure de la Cour de Cassation. — Cie gén. Transatlantique c. Sanguinetti. — Cassation, 7 mars 1893, IX, p. 8.

15. *Mécanicien. Pierre de charbon soulevée. Hernie. Imprudence de la victime. Port le plus voisin. Débarquement.* — L'armateur ne saurait répondre de l'accident éprouvé à son service par un homme du bord, s'il est survenu par la faute de la victime elle-même. Spécialement, il ne doit aucune indemnité à un chauffeur-mécanicien qui a contracté une hernie en soulevant une pierre de charbon qu'il devait mettre dans les fourneaux, alors qu'il eût pu la faire glisser sans la soulever. On ne peut non plus lui imputer à faute de n'avoir pas débarqué la victime au port le plus voisin, si le navire ne pouvait y faire escale. — François Breuil c. Cie Paquet. — Marseille, 3 août 1893, IX, p. 234.

16. *Ouvrier employé à bord. Chute dans la cale. Ecoutille ouverte. Iloire. Plein jour. Imprudence de la victime.* — L'armateur n'est pas responsable d'un accident survenu à un ouvrier employé à son bord, s'il ne s'est produit que par l'imprudence de la victime. On doit considérer comme tel l'accident arrivé à un ouvrier qui travaillait sur un navire pour le compte d'un entrepreneur de réparations, et qui est tombé en plein jour dans la cale par une écoutille, malgré l'iloire qui entourait cette écoutille, et alors qu'aucune faute ne peut résulter pour l'armateur de ce qu'elle était ouverte, du moment qu'elle l'était pour le chargement du navire. — Veuve Siffredi, c. Cie Française de l'Afrique Occidentale. — Marseille, 27 novembre 1893, IX, p. 549.

17. Belgique. — *Port de mer. Ecluses. Manœuvres. Préposés de l'Etat.* — L'Etat agit comme autorité publique lorsqu'il décrète la création des écluses d'un port de mer et les époques de leur fonctionnement, en s'inspirant des besoins généraux de la navigation ou des nécessités, soit de l'assèchement, soit de l'alimentation du pays. Il n'agit pas comme autorité publique, mais comme personne civile, lorsqu'il fait exécuter les manœuvres de ces écluses. — Société d'assurances d'armateurs pour le remorquage c. Etat Belge. — Bruxelles, 1er mars 1890, V, p. 688.

18. Italie. — *Entrepreneur de chargement. Manœuvres. Dommages aux tiers. Capitaine. Armateur. Responsabilité.* — Le capitaine et, par son intermédiaire, l'armateur ou propriétaire du navire est responsable des dommages arrivés aux tiers par suite des manœuvres qui s'exécutent à bord de ce navire. Et il n'est pas affranchi de cette responsabilité par ce fait que l'opération du chargement, durant laquelle est survenu l'accident, a été exécutée par un entrepreneur, puisque le capitaine est toujours dans l'obligation de diriger et de surveiller tout ce qui se passe sur le navire et ce qui concerne sa conduite. — Nord Deutsche Lloyd c. Ferello et Vacarezza. — Gênes, 16 juin 1893. — IX, p. 302.

V. aussi : *Affréteur, Armateur, Capitaine, Chargement, Responsabilité.*

ACCONIER. — V. *Déchargement, Navire.*

ACIDE. — V. *Commissionnaire de transport, Incendie.*

ACQUIESCEMENT.—V. *Jugement.*

ACTE.

1. Belgique. — *Actes sous seing-privé. Effet à l'égard des tiers. Date certaine. — Matière commerciale.* — L'art. 1328 C. civ. d'après lequel les actes sous seing-privé n'ont d'effet à l'égard des tiers, que du jour où ils ont acquis date certaine, ne s'applique pas aux matières commerciales. Forvood et autres c. Stuart Williams. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

2. Grèce. — *Ecritures en double. Art. 410. Code procédure civile. Inapplication. Navire. Vente. Enregistrement d'un extrait de l'acte de propriété sur le livret du navire. Omission. Officier du port. Amende.* — D'après les art. 109 et 105 Code de com. combinés, les dispositions de l'art. 410 de la loi sur la procédure civile ne sont point applicables aux actes

de commerce, et par suite à la vente d'un navire. Le législateur a énoncé dans le Code de commerce les circonstances où sont applicables par exception les dispositions de l'art. 410 Pr. civ. L'art. 7, § 2, de la loi sur le livret des navires oblige l'officier du port d'enregistrer dans le livret un extrait de l'acte de propriété du navire ; mais l'omission de cette formalité n'entraîne pas la nullité de la vente, elle n'entraîne que la condamnation de l'officier du port à une amende de 20 à 200 drachmes. — Aréopage d'Athènes, 1885, n° 55, I, p. 403

V. *Gens de mer*, *Prescription*.

ACTE DE L'ÉTAT-CIVIL.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Marins disparus en mer. Obligations des familles et des autorités pour faire constater le décès. — (Cir. 26 janvier 1887), III, p. 245

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. *Marins. Disparition. Absence de nouvelles depuis deux ans. Présomptions graves. Déclaration de décès.* — La disparition et l'absence complète de nouvelles d'un navire et de son équipage depuis presque deux années révolues fournissent une présomption grave de la perte corps et biens dudit bâtiment. Cette présomption acquiert la valeur d'une certitude de nature à entraîner la déclaration de décès de l'équipage, lorsqu'on la rapproche d'autres indications fournies par les pièces de l'enquête poursuivie, notamment de ce fait qu'une violente tempête a régné sur mer au moment où le bâtiment était en cours de route, et que d'autres navires ont été désemparés ou ont fait naufrage dans les mêmes parages ou à la même époque. Il en est ainsi surtout, lorsque rien dans les antécédents du patron et des hommes qui l'accompagnent ne peut laisser supposer que, s'ils eussent été recueillis, ils fussent demeurés deux années sans donner de leur nouvelles et qu'ils aient cherché, par la fuite, à se soustraire à la répression de quelque œuvre de baraterie. — Procureur de la République au Hâvre. — Rouen, 11 octobre 1889, V, p. 340.

3. Belgique. — *Décès. Rédaction. Négligence. Pénalité.* — Les dispositions du Code civil et du rôle d'équipage qui concernent les actes de décès à dresser en cours de voyage, règlent une matière d'intérêt purement civil, et ne renferment aucune disposition de police maritime, dont l'inobservation entraînerait l'application des peines prononcées par la loi sur la police maritime. — Ministère public c. Falck. — Anvers, 2 mars 1886 ; Bruxelles, 1 juin 1886, II, p. 75 et 200.

ACTE DE NATIONALITÉ. — V. *Navires, Vente.*

ACTES JUDICIAIRES. — V. *Étranger*

ACTION.

CHAPITRE I
Législation.

1. Italie. — Exercice et durée des actions en matière maritime. Compétence. Prescription. Code de commerce. II. p. 505.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. France. — *Avaries. Action du destinataire. Protestation. Lieu de son accomplissement. Port de destination.* — La protestation qui, d'après l'article 435 du Code de commerce, est nécessaire pour réserver au réceptionnaire l'action pour avarie contre le capitaine, doit être faite au point où s'achève l'exécution du contrat de transport. — Cormoulo Houlès père et fils et autres c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

3. *Mandataire. Action en garantie contre lui. Fin de non-recevoir tirée de sa qualité. Jugement. Omission de statuer. Requête civile.* — Les mots « chef de demande », employés dans le paragraphe 5 de l'article 480 du Code de procédure civile, ne signifient pas seulement la demande d'attribution d'un objet, d'une somme d'argent ou de dommages-intérêts, mais s'appliquent également à la demande de consécration de droits immatériels relatifs à la capacité des personnes. En conséquence, est sus-

ceptible d'être attaqué par la voie de la requête civile le jugement qui a omis de statuer sur la demande d'une partie, qui, appelée en garantie dans une action en justice, a opposé une fin de non-recevoir tirée de sa qualité de mandataire. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893. X, p. 233.

4. *Tribunal étranger. Art. 14. Jugement. Demande* d'exéquatur. *Absence de contrat judiciaire. Désistement de la demande.* — Le Français qui a obtenu d'une juridiction étrangère un jugement, et qui en a poursuivi l'*exéquatur* devant un tribunal français, n'est point déchu du bénéfice de l'art. 14 du Code civil et peut encore user du droit de porter son action devant un tribunal français lorsque, d'une part, le jugement a été rendu par défaut, aucun contrat judiciaire ne s'étant alors formé, et que, d'autre part, le demandeur s'est désisté de l'action en *exéquatur* qu'il suivait devant un tribunal français et a renoncé au bénéfice du jugement obtenu à l'étranger. Il en est ainsi, alors surtout que le demandeur, ayant fait opérer, en France, une saisie conservatoire, il est intervenu entre le défendeur et lui une convention stipulant qu'une caution garantirait le paiement des causes de la saisie, après condamnation définitive prononcée par les tribunaux français. — Cie Hambourgeoise-Américaine c. Assureurs. — Rouen, 2 avril 1885, I, p. 368.

5. Angleterre. — *Demande reconventionnelle. Conditions.* — Une demande reconventionnelle, formée par conclusions d'audience, n'est recevable que comme défense à l'action principale et jusqu'à concurrence de celle-ci. Spécialement, toute réclamation pour manquant doit être formée par une demande en justice dans le mois de la réception, sans distinguer si la réclamation se produit sous forme d'action ou d'exception. — Cap. Thomas c. Montigny et Prud'homme. — Anvers, 27 décembre 1886, II, p. 587.

6. *Femme. Incapacité.* — La veuve ou la fille mineure d'un ouvrier est incapable de poursuivre le patron responsable de sa mort, et la poursuite doit être exécutée pour leur compte par le parent mâle le plus proche. — James Aitken, c. the Newport Slipway et Marine Engineering C°. — Cour de Newport, 16 octobre 1886, II, p. 576.

V. aussi : *Abordage maritime, Accident, Armateur, Assurance maritime, Assureur, Avarie, Avarie commune, Capitaine, Cassation, Chargeur, Commissionaire de transports, Compétence, Connaissement, Déchargement, Délaissement, Destinataire, Douane, Expertise, Fins de non-recevoir, Fret, Gens de mer, Jugement, Lettre de change, Marchandise, Marine, Passager, Police d'assurance, Prescription, Preuve, Protestation, Réclamation, Société.*

ADMINISTRATION.

1. Belgique. — *Domaine public. Usages. Droit de règlementer. Limites. Pouvoir judiciaire. Appréciation.* — Le pouvoir exécutif a le droit de réglementer l'usage du domaine public et de ses dépendances, mais seulement dans la mesure nécessitée par l'exécution des lois, et l'on ne saurait faire découler du droit de propriété de l'Etat sur ce domaine, celui de fixer arbitrairement les conditions auxquelles les particuliers pourront en faire usage. Le pouvoir judiciaire est naturellement compétent pour apprécier si l'administration n'a pas dépassé les limites de ses attributions réglementaires. — Socité anonyme Handelsvereeniging c. Etat Belge. — Gand, 4 juillet 1893, IX, p. 591.

ADMINISTRATION COLONIALE.

— V. *Compétence., Manquant.*

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

1. France. — *Gens de mer. Salaires. Action contre l'armateur.* — L'administration de la Marine, tant en son nom personnel comme représentant les marins sous sa tutelle, qu'au nom et comme exerçant les droits de la Caisse des invalides et de la Caisse des gens de mer, est bien fondée à réclamer à l'armateur les salaires dus à l'équipage après naufrage ou abandon du navire en mer. — Administration de la marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

2. *Gens de mer. Salaires. Acomptes. Contestation avec l'armateur. Rôle de désarmement. Force probante.* — Dans le cas où l'administration et l'armateur ne sont pas d'accord sur le montant des acomptes versés sur les salaires en cours de voyage, c'est le rôle de désarmement qui seul fait foi, car il n'appartient qu'à la Marine de fixer d'une manière authentique, d'après le rôle, les décomptes des salaires dus aux marins. — Administration de la Marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893. — X, p. 61.

3. *Naufrage. Indemnité. Valeur des effets des marins. Produit de succession. Versement à la Caisse des gens de mer.* — La fraction d'indemnité représentant la valeur des effets des marins noyés dans le naufrage est un produit de succession, car il est juste d'admettre que les marins ont survécu à la perte de leurs coffres, et l'Administration de la marine a qualité, nonobstant l'opposition des héritiers de ces marins, pour exiger le versement dans la Caisse des gens de mer de cette fraction de l'indemnité reçue par l'armateur. — Beust et fils, veuve Blondel et consorts c. Administration de la Marine. — Granville, 29 mars 1889, V, p. 230.

4. *Port de pêche. Réclamation. Prescription.* — D'ailleurs, l'action qu'elle intenterait à cet effet au nom des marins survivants ou des héritiers de ceux décédés devrait être déclarée prescrite conformément à l'art. 433 C. com., si elle était engagée plus d'un an après le désarmement administratif du navire submergé, ou tout au moins après que l'Administration a eu certainement connaissance du désarmement dudit navire. — Beust et fils, veuve Blondel et consorts c. Administration de la Marine. — Granville, 29 mars 1889, V, p. 230.

V. aussi : *Armateur.*

AFFRÈTEMENT.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *De la nature, de la formation et de la preuve du contrat :* Sect. 1. *De la nature du contrat*; Sect. 2. *De la formation du contrat;* Sect. 3. *De la preuve du contrat.* — Chap. IV. *De l'affrètement en général.* — Chap. V. *De l'affrètement à temps.* — Chap. VI. *Des énonciations de la charte-partie.* — Chap. VII. *Des obligations du fréteur :* Sect. 1. *Obligation de fournir le navire;* Sect. 2. *Obligation de mettre le navire à la disposition de l'affréteur;* Sect. 3. *Obligation de recevoir et d'arrimer les marchandises;* Sect. 4. *Obligation d'exécuter le transport;* Sect. 5. *Obligation de délivrer les marchandises.* — Chap. VIII. *Des obligations de l'affréteur:* Sect. 1. *Obligation de charger et de décharger dans les délais; chargement et déchargement;* Sect. 2. *Obligation de payer le fret.* — Chap. IX. *Résiliation du contrat :* Sect. 1. *Résiliation par le fait de l'armateur;* Sect. 2. *Résiliation par le fait de l'affréteur;* Sect. 3. *Résiliation par force majeure;* Sect. 4. *Des clauses pénales.* — Chap. X. *Prescriptions et fins de non-recevoir.* — Chap. XI. *Compétence.* — Chap. XII. *Droit international.*

CHAPITRE I. — Législation.

1. FRANCE. — Affrètement par l'Etat. Conditions. (Circ. 25 avril 1887). IV, p. 484.

2. Navires chargés de morue. Cargaison à ordre. Primes d'importation. (Circ. 20 décembre 1887). — IV, p. 487.

3. ALLEMAGNE. — Règles de Hambourg. — I, p. 278.

4. ESPAGNE. — Principes du Code de commerce espagnol. — IV, p. 233, 505.

5. ITALIE. — Réforme du Code de commerce. — VII, p. 491.

6. PAYS-BAS. — Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 502.

7. PORTUGAL. — Code de commerce portugais. Principes. — V, p. 715.

8. RUSSIE. — Principes du Code maritime russe. — X, p. 560, 690.

9. SUÈDE. — Principes du Code maritime suédois. — VII, p. 505.

CHAPITRE II. — Doctrine.

10. Solution adoptée par le Congrès de Bruxelles, IV, p. 373.

11. La loi du pavillon en matière

d'affrètement (M. Kirlin). — IV, p. 481.

12. FRANCE. — Caractère véritable du contrat (M. Danjon). — II, p. 626.

13. Etude sur la perte par cas fortuit de marchandises transportées et sur la clause « fret acquis à tout événement ». Irresponsabilité de l'armateur. Perte du fret, sauf convention contraire. (M. Danjon). — II, p. 624.

14. Principe de la responsabilité dans le contrat d'affrètement. (Conférence de l'association pour la réforme et la codification du droit des gens. M. Lejeune). — IX, p. 317.

15. ALLEMAGNE. — Perte du navire. Soins donnés par le capitaine à la cargaison (M. Lewis). — III, p. 460.

16. ANGLETERRE. — Règles d'affrètement. — IX, p. 694.

17. DANEMARK. — Vente des marchandises en cours de route par le capitaine. Indemnité due à l'affréteur. Loi danoise. (M. Beauchet). — III, p. 354.

18. Résiliation. Marchandises non livrées. Cas de force majeure. Différentes hypothèses. Principes du droit norvégien. (M. Beauchet). — II, p. 596.

19. NORVÈGE. — Des pouvoirs du capitaine pour affréter le navire. (M. Beauchet). — II, p. 607.

CHAPITRE III

De la nature, de la formation et de la preuve du contrat.

SECTION 1

De la nature du contrat.

20. FRANCE. — *Armateur. Faute personnelle. Abandon.* — Le contrat d'affrètement ne limite pas la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire et du fret ; l'abandon de l'art. 216 s'applique aux seules fautes du capitaine, et ne peut s'étendre aux fautes et engagements qui sont personnels à l'armateur. — Rousseau c. Dupuy-Robial. — Rouen, 1er juillet 1889, V, p. 215.

21. *Affrètement par une puissance. Changement de gouvernement. Novation.* — Le changement de gouvernement, intervenu depuis la signature d'un affrètement conclu entre une puissance et un particulier, n'opère pas de novation dans les obligations des parties, lors surtout que le gouvernement nouveau a ratifié les engagements de l'ancien, en endossant les connaissaissements à un tiers. — Cie Commerciale Française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

22. *Interprétation de contrat. Vente, coût, fret et assurance. Défaut d'influence.* — La circonstance que la vente est faite « coût, fret et assurance » est sans influence sur l'interprétation du contrat d'affrètement. — Brélovucich c. A. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 52.

23. BELGIQUE. — *Mention du navire importateur. Condition non essentielle.* — La mention du navire importateur ne constitue pas une des conditions essentielles de l'affrètement ; elle est purement énonciative et ne donne pas au batelier le droit de recevoir le chargement exclusivement de ce navire, alors que la nature de la marchandise à transporter, le fret et le voyage ne sont en rien modifiés. — Sporck c. Heuchen. — Bruxelles, 27 juillet 1893, IX, p. 266.

SECTION 2

De la formation du contrat.

24. FRANCE. — *Courtage. Privilège des courtiers maritimes.* — L'article 14, titre 7, livre 1er, de l'ordonnance de 1681, attribue aux courtiers interprètes conducteurs de navires, le droit exclusif d'assister les armateurs ou capitaines dans leurs démarches, soit aux bureaux des douanes, soit pour conclure des contrats d'affrètement. On ne peut interpréter les mots de l'article 80 du Code de commerce : « Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements » dans le sens d'une simple faculté, alors même que ces expressions font contraste avec celles du même article qui ajoute que les courtiers ont seuls le droit de traduire les déclarations, chartes-parties, connaissements, etc., et peuvent seuls servir de truchements à tous étrangers, maîtres de navires, etc. — Molberg c. Courtiers maritimes de Marseille. — Cassation, 1er juillet 1887, III, p. 154.

25. *Affrètement en travers. Clause « y compris la pontée ». Courtier*

maritime. Autorisation nécessaire. — L'affrètement en travers ne permet pas d'utiliser le pont sans le consentement formellement exprimé des armateurs. — En conséquence, ceux-ci peuvent refuser une charte-partie conclue par leur courtier, qui, sans y être autorisé, a consenti à l'affréteur le chargement du pont, alors même qu'il se serait cru en droit de le concéder par l'interprétation des clauses et conditions stipulées, si elles étaient muettes à cet égard. — Coquelin frères c. Gondrand, Leroy et Cay Stall. — Douai, 17 juill et1890, VI, p. 136.

26. *Charte-partie conclue par mandataire. Affréteur. Défaut de protestation. Validité.* — L'affréteur d'un navire ne peut revenir sur les conditions d'une charte-partie conclue par son mandataire, et être admis à prouver par témoins que cette charte-partie ne porte pas les véritables conditions du contrat, lorsqu'il n'a pas protesté dans les formes égales contre cette charte-partie, mais, au contraire, a mis, plusieurs jours après, le chargement à la disposition du capitaine, sans aucune réserve. — Cap. Krutzfeld c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

27. *Courtier. Absence de mandat. Responsabilité personnelle. Préjudice. Rupture du voyage. Demi-fret.* — Le courtier maritime qui affrète un navire, sans en avoir reçu le mandat régulier, est personnellement responsable des conséquences de son erreur et du préjudice causé par lui à l'armateur. — Ce préjudice a été déterminé par la loi qui accorde à l'armateur la moitié de son fret en cas de rupture du voyage avant le départ. — Prentout-Leblond et Boniface c. de Closmadeuc et Deliquaire. — Rouen, 9 janvier 1891, VI, p. 546.

28. *Courtier maritime. Pontée. Concession aux affréteurs. Absence de mandat. Responsabilité.* — Si le courtier maritime ne peut se rendre garant de l'exécution des marchés dans lesquels il s'entremet, il peut cependant représenter comme mandataire l'une des parties, et il répond alors des fautes qu'il commet en cette qualité ; notamment, il est responsable si, représentant les armateurs, il a concédé la pontée aux affréteurs sans y être autorisé par ses mandants. — Gondrand c. Leroy. — Douai, 7 juillet 1890, VIII, p. 520.

29. *Tiers non commissionnés. Conclusion d'un affrètement. Amende. Responsabilité envers les courtiers maritimes.* — Malgré les termes purement énonciatifs de l'article 80 du Code de commerce, le fait par des tiers non commissionnés d'avoir servi d'intermédiaires pour la conclusion d'un contrat d'affrètement doit être considéré comme une atteinte au privilège des courtiers maritimes, les rendant passibles d'une amende et responsables du préjudice causé. — Courtiers maritimes c. Larmer et Dahlgren. — Hâvre, 24 janvier 1893, VIII, p. 546.

30. Angleterre. — *Charte-partie. Courtier. Signature. Responsabilité.* — Le courtier qui signe une charte-partie au nom d'un tiers doit, en cas de dénégation de ce tiers, prouver qu'il a été régulièrement autorisé par lui ; sinon, il reste seul responsable envers l'armateur, alors même que sa bonne foi aurait été surprise par des courtiers intermédiaires entre ce tiers et lui. — Camill, Woolf et Haigh c. Stuart et Cie. — Cour Sup. de Judic. 6 janvier 1891, VI, p. 703.

31. *Intermédiaire. Stipulation personnelle.* — L'intermédiaire qui envers l'armateur a contracté en son nom personnel, est tenu personnellement. — Hick c. Tweedy. — Cour Suprême de Judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

32. Norvège. — *Capitaine. Affrèment en dehors de son mandat. Validité. Affrètement après congédiement. Nullité.* — Lorsque le capitaine conclut un affrètement en dehors de la résidence de l'armateur, le contrat est valable même si le capitaine a outrepassé ses pourvoirs, à moins que cette circonstance n'ait été connue de l'affréteur. — Mais l'affrètement est nul dans tous les cas, lorsque le capitaine qui l'a conclu était déjà congédié. — Hygesen et Ellingsen c. Holger Fritcher. — Cour Suprême de Christiania, 18 mars 1886, II, p. 606.

33. Tunisie. — *Courtier. Signature. Autorisation télégraphique du capitaine. Validité.* — Lorsqu'un courtier signe une charte-partie par autorisation télégraphique du capitaine, et que celui-ci ne conteste pas

la sincérité des télégrammes en vertu desquels le courtier a signé pour lui, le contrat d'affrètement est aussi valable que s'il portait la signature personnelle du capitaine. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. Cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1895, X, p. 118.

34. *Courtier. Absence de mandat déterminé. Droit d'accepter les clauses usitées. Clause « franc d'avaries communes ». Emploi d'une langue étrangère. Validité.* — Le courtier chargé de fréter un navire peut, à défaut d'un mandat restreint et déterminé, accepter les clauses usitées en matière d'affrètement, notamment la clause « franc d'avaries communes et réciproques ». — Cette clause, une fois consentie par le mandataire du capitaine, est opposable à ce dernier, alors surtout qu'il a reçu sans protestation le double de la charte-partie qui lui était destiné et qu'il a exécuté sans réserve le contrat d'affrètement. — C'est en vain que le capitaine voudrait opposer que la charte-partie, signée par son mandataire et renfermant la clause précitée, était écrite en langue étrangère, lorsqu'il résulte des circonstances de la cause que ledit capitaine n'a pu ignorer le contenu du contrat qui lui a été communiqué et qu'il a ratifié. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. Cap. Poudikos.— Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

Section 3
De la preuve du contrat.

35. France. — *Billet de bord. Absence de signature. Défaut d'engagement.* — Un billet de bord, même revêtu du timbre humide d'une compagnie de transports maritimes, ne saurait, s'il ne porte aucune signature, remplacer l'écrit exigé par la loi pour la constatation d'un affrètement. En conséquence, celui qui n'a pour titre qu'un billet de bord sans signature ne peut actionner la compagnie en dommages-intérêts pour n'avoir pas chargé la marchandise par lui envoyée à cet effet. — Sévastopulo et Cie c. Cie Sévillane. — Marseille, 3 novembre 1892, VIII, p. 564.

36. *Billet d'embarquement. Défaut de force probante.* — Un billet d'embarquement est un document relatif aux opérations matérielles à accomplir par le capitaine, mais qui ne saurait en aucune matière établir ou constater les accords et les droits des parties. En conséquence, celui qui a envoyé à bord d'un vapeur une marchandise dont une partie seulement a été chargée et à qui il a été délivré un connaissement contenant, dans une clause imprimée, la faculté d'expédier par le vapeur suivant ce qui n'aurait pu trouver place à bord, ne peut exciper du billet d'embarquement mentionnant la totalité de la marchandise envoyée à bord, comme d'un accord préexistant auquel le capitaine aurait fait infraction, en laissant une partie de la marchandise. — Molinier c. Caillol et Saint-Pierre.— Marseille, 3 juin 1885, I, p. 381.

37. *Lettre. Affrètement partiel.* — Il est d'usage, en cas d'affrètement partiel, de remplacer la charte-partie par le connaissement qui contient alors toutes les clauses et conditions voulues. En pareille hypothèse, l'affréteur ne saurait soutenir qu'une lettre écrite par la compagnie de transports et où il n'est question que de la marchandise à livrer, du prix, des conditions de chargement et de déchargement, suffît pour constituer le contrat d'affrètement. Cet affréteur a dû prévoir que les énonciations de cette lettre seraient complétées par celles du connaissement qui lui serait remis à l'époque de l'embarquement, et lorsque, en effet, par lui ou son mandataire, il a accepté ce connaissement sans réserve, il doit en respecter les clauses, notamment celle qui est relative à la compétence. Il en est ainsi lorsque l'affréteur avait déjà traité de nombreuses affaires avec la même compagnie. — Cie Fraissinet c. Finot jeune et Cie. — Montpellier, 8 mai 1886, p. 408.

38. *Projet d'acte. Mention mensongère. Manœuvres frauduleuses. Requête civile. Admission.* — Constitue un dol personnel donnant lieu à la requête civile, le fait par une partie d'avoir sciemment et délibérément produit en justice, comme titre original et définitif d'un contrat d'affrètement, une pièce qui n'était qu'un projet d'acte, et qui était déjà devenue sans effet ni valeur. Il en est ainsi surtout lorsque pour donner une apparence de validité à cette pièce, la partie qui l'a produite y avait inséré frauduleusement une mention mensongère. En

conséquence, doit être annulé l'arrêt de la cour qui, induite en erreur par ces manœuvres frauduleuses, a accordé créance à la pièce nulle et falsifiée, et l'a prise comme base de sa décision. — Woorkman, Clark et Cie c. Strauss. — Aix, 24 décembre annulant Aix, 9 juillet 1887, III p. 177 et 565.

39. BRÉSIL.— *Preuve testimoniale. Insuffisance.*— Les contrats d'affrètement doivent être constatés par écrit ; la preuve testimoniale n'est admissible qu'à titre subsidiaire.— Dona Leopoldina Maria da Silva c. F. de Souza et Cie. — Maranhao, 9 novembre 1888, IV, p. 698.

40. ETATS-UNIS. — *Affrètement verbal. Validité.* — Un contrat d'affrètement est valable quand il est fait verbalement, et qu'il peut se terminer par une charte-partie à la volonté de l'affréteur. — Fisch c. Sullivan. — Cour suprême du Labrador, IV, p. 193.

41. *Affrètement. Correspondance. Insuffisance.*— L'affréteur ne saurait soutenir que des lettres échangées, où il n'est question que de transports et de marchandises à livrer, suffit pour constituer le contrat d'affrètement, surtout lorsque rien n'indique que les intimés avaient accepté la substitution des clauses du connaissement à celles du contrat résultant de la correspondance. — New-York, 7 juin 1887, III, p. 362.

42. GRÈCE. — *Ecrit. Témoignage. Aveu. Serment.* — D'après les dispositions de l'art. 273 du Code du Commerce, toute convention d'affrètement d'un navire est constatée par la charte-partie ou le connaissement. Mais, l'existence de tels actes n'est point une condition substantielle du contrat lui-même ; ces actes ne sont pas exigés à peine de nullité, ils ne le sont qu'au point de vue de la preuve. Par suite, en dehors de la preuve testimoniale, tout autre moyen, notamment l'aveu ou le serment, peut être invoqué pour prouver l'affrètement. — Trib. com. Syra, n· 618 de 1886, II, p. 462.

43. ITALIE. — *Contrat spécial Imbrago. Ecrit nécessaire.* — La location du corps seul du navire et de ses agrès, location connue vulgairement sous le nom de contrat d'*Imbargo*, doit être constatée par écrit, aussi bien que la cession de la jouissance ou de l'usage d'un navire (art. 483 Cr.) — Firpo c. X... — Gênes, 4 mars 1887, III, p. 762.

44. NORVÈGE. — *Ratification tacite. Preuve suffisante.* — Une ratification tacite suffit à faire la preuve du contrat. — Johansen c. La Bergenske Dampskifselskab. — Christiania, 2 avril 1889, VI, p. 600.

CHAPITRE IV
De l'affrètement en général.

45. FRANCE. — *Règles d'York et d'Anvers de 1890. Affrètements antérieurs.* — A défaut de stipulation précise, les règles d'York et d'Anvers de 1877 sont, à l'exclusion de celles de 1890, applicables aux affrètements conclus avant leur publication, quand bien même les connaissements leur seraient postérieurs. — Cap. Dickinson c. Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris. — Dunkerque, 23 décembre 1890, VII, p. 672.

46. *Sous-affrètements. Conditions différentes. Dommages-intérêts.* — L'affrèteur, s'il a sous-affrété le navire à d'autres conditions que celles reprises dans la charte-partie, est personnellement responsable des dommages-intérêts encourus envers son sous-affréteur. —Coquelin frères, c. Gondrand, Leroy et Cay Hall. — Douai, 17 juillet 1890 VI, p. 136.

47. ANGLETERRE. — *Liberté du commerce. Coalition. Abaissement des frets.* — Des compagnies de navigation peuvent faire tout ce que pourraient faire des individus. Elles peuvent donc prendre en commun la décision de baisser les frets, quand même cette décision ruinerait une Cie concurrente, mais pourvu que cette décision ne soit pas prise dans ce but. — Mogul steamship Company c. Mac Gregor Gow et Cie et autres.— Chambre des lords, 18 décembre 1891, VII, p. 450.

48. *Incendie à bord. Faute de l'affréteur. Assurance par l'armateur. Affréteur responsable.* — Quand il est établi qu'un navire a été incendié par la faute de l'affréteur ou de ses agents, il doit en indemniser l'armateur. Il ne saurait exciper de la convention qui mettait à la charge de l'armateur l'assurance du navire, cette clause n'ayant aucun effet sur la responsabilité d'une faute qui a causé

l'incendie. — Aira Gorce St. sh c-j c. W. Christie et Co. — Haute Cour de Justice, 27 octobre 1892, IX, p. 247.

49. BELGIQUE. — *Contrat de transport. Capitaine. Mandataire de l'armateur, non de l'affréteur.* — Le capitaine qui s'est engagé à transporter des marchandises chargées, s'engage, à défaut de stipulations contraires, comme mandataire de son armement et non comme mandataire de l'affréteur. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langevill et celui-ci c. Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

50. *Affrètement total. Fréteur. Chargement d'autres marchandises. Fret. Bénéfice de l'affréteur.* — Si le navire est loué en totalité, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur, quand même celui-ci ne lui donnerait pas toute sa charge. L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété. — Marcotty et Willems c. Ryckart. — Liège, 24 novembre 1893, X, p. 466.

51. ITALIE. — *Passagers. Naufrage. Action en dommages-intérêts. Fondement. Contrat d'affrètement.* — L'action des passagers, victimes d'un naufrage, contre l'armateur du navire en vue d'obtenir la restitution du fret payé et la réparation des dommages soufferts, a son fondement dans le contrat d'affrètement, et non dans la faute extra-contractuelle du capitaine. — Testa, Altobelli et autres c. Maison Holme G. et F. et Henderson frères. — Naples, 29 août 1894, X, p. 646.

52. PAYS-BAS. — *Chargeur. Emploi du navire comme magasin. Violation du contrat..* — Dans tous les cas où un contrat d'affrètement a été conclu, les parties doivent être réputées avoir eu l'intention de faire transporter les marchandises, de sorte que le chargeur n'est pas autorisé à employer le navire comme magasin seulement, même en payant les jours de planche convenus. — Cap. J. W. Wolff c. Beckmann et Cie. — Rotterdam, 17 novembre 1891, VIII, p. 157.

CHAPITRE V
De l'affrètement à temps.

53. *Affrètement à temps. Restitution du navire après le délai. Dommages-intérêts.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu pour un temps indéterminé, l'affréteur ne peut conserver le navire au delà du terme fixé pour l'expiration du contrat sans encourir des dommages-intérêts. Il doit en être ainsi surtout, lorsque l'armateur a eu soin de rappeler à l'avance à l'affréteur son obligation de restituer le navire au terme convenu, et lorsqu'il l'a prévenu qu'à défaut de cette restitution, il exigerait pour les jours de retard un fret supérieur à celui qui était fixé pour la durée de l'affrètement, cette augmentation devant représenter le préjudice causé audit armateur par la privation de son navire. — Fraissinet c. Mante et Borelli. — Marseille, 26 juillet 1886; Aix, 2 mars 1877, II, p. 182 et 664.

54. FRANCE. — *Affrètement pour un temps déterminé. Défaut de restitution du navire. Augmentation du fret.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu pour un temps déterminé, le défaut de restitution du navire au terme convenu ne suffit pas pour faire sortir à effet la clause pénale, stipulée en vue de l'inexécution des engagements par l'une des parties. L'augmentation du fret accordée à l'armateur pour les jours de retard constitue dans ce cas une indemnité suffisante. — Fraissinet et Cie, c. Mante frères et Borelli. — Cassation, 11 décembre 1888, IV, p. 516.

55. *Affrètement pour un temps déterminé. Excédent certain avant le départ. Capitaine. Refus de prendre la mer.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour une période déterminée, avec faculté pour les affréteurs de payer proportionnellement, si le navire est en cours de route, les jours en excédent sur le délai fixé, le capitaine n'est pas tenu d'entreprendre un voyage dont la durée au jour même du départ serait certainement supérieure à ce délai. — Génestal et Delzons c. cap. Brolin. — Rouen, 14 mars 1890, VI, p. 41.

56. *Time-charter. Armateur. Droit de retirement. Liquidation judiciaire.* — Dans le cas d'affrètement

d'un navire à temps, — par le contrat de charte-partie dit *time-charter*, — la clause réservant au fréteur ou armateur le droit de retirement dudit navire, à défaut de payement par avance d'un seul mois de location, ainsi exigible, doit recevoir ou continuer de recevoir son exécution, même à l'encontre de la liquidation judiciaire des affréteurs. — Christiansen c. Bossière. — Hâvre, 21 août 1891, VII, p. 149.

57. *Navire étranger. Affréteurs français. Agents des affréteurs. Charbon. Clause d'exonération. Sous-fret. Absence de privilège.* — Lorsqu'un navire étranger, un steamer, a été par charte-partie, affrété en totalité et pour un temps déterminé par des affréteurs français, les agents desdits affréteurs à l'étranger, qui, pour leur propre compte ou celui de correspondants ou marchands des affréteurs, ont fait des fournitures au navire, notamment du charbon pour sa machine, sont absolument sans droit ni action contre l'armateur, et dès lors, ne peuvent prétendre à son encontre à aucun privilège, ni sur le navire, ni sur le fret, ni sur le sous-fret. Vainement prétendraient-ils exercer un tel droit, même en le restreignant au sous-fret ou fret des connaissements, sous prétexte que ce serait grâce à leurs fournitures que le navire aurait pu naviguer et gagner ces frets, si, d'une part, la charte-partie qu'ils ont connue, spécifie que ces dépenses ou fournitures ne concerneront que les affréteurs et si, d'autre part, ils se sont remboursés sur les affréteurs seuls, par traites visées par le capitaine, précisément avec cette mention (*owners not responsible* : armateurs non responsables.) D'ailleurs et en tout cas, lesdits fournisseurs sont sans droit sur ce sous-fret et ne peuvent le saisir-arrêter tant que l'armateur n'est pas payé du fret principal — dont il est la garantie. — Ledit armateur est, au contraire, bien fondé à exercer sur le sous-fret et ceux qui le doivent, l'action directe du propriétaire contre les sous-locataires et leurs meubles. — Christiansen et Waage c. Worms Josse et Cie, R. et H. Bossière frères et Cie, et liquidateur Savary, veuve Touchard-Lallemand. — Hâvre, 21 août 1891, VII, p. 155.

58. ANGLETERRE. — *Affrètement au mois. Charbon à fournir par l'affréteur. Prix. Armateur. Absence d'obligation.* — L'armateur qui a frété son navire au mois, avec cette condition que l'affréteur fournira seul le combustible, n'est pas tenu de payer les livraisons de charbon faites au capitaine en cours de route. — Cap. Morgan c. La Castlegate Steamship Cie. — Chambre des lords, 16 décembre 1892. VIII, p. 703.

59. *Affrètement à temps. Choix du capitaine par l'affréteur. Navire. Innavigabilité.* — Quand un armateur a loué son navire pendant une durée déterminée à un affréteur qui en a la libre disposition, et choisit lui même le capitaine, cet affréteur est seul responsable envers les chargeurs des conséquences de l'innavigabilité de ce navire. — Baumwool Manufactur von Carl Scheibler c. Gilchrist Cie et Furness. — Cour suprême de judicature, 13 et 14 novembre 1891, VII, p. 448.

60. *Affrètement à temps. Innavigabilité. Affréteur. Responsabilité envers les chargeurs*. — Quand un armateur a loué son navire pendant une durée déterminée à un affréteur qui en a la libre disposition, et choisit lui-même le capitaine, cet affréteur est seul responsable envers les chargeurs des conséquences de l'innavigabilité de ce navire. — Baumwool Manufactur von Barl Scheibler c. Gilchrist Cie Furness. — Chambre des Lords, 14 novembre 1892, IX, p 58.

61. *Temps déterminé. Traites tirées par le capitaine pour les besoins du navire. Affréteurs responsables.* — Le capitaine d'un navire affrété pour un temps déterminé peut tirer des traites pour les besoins du navire, sans engager sa responsabilité personnelle, ni celle de ses armateurs, mais seulement celle de ses affréteurs. — Cie de la Banque Anglo-Egyptienne c. Boughton. — Haute-Cour de justice, 1er décembre 1889, III, p. 604.

62. *Affrètement au mois. Avaries de machine. Temps perdu. Fret non dû.* — Il n'est dû aucun fret au navire affrété au mois pour tout le temps pendant lequel, devenu impropre à la navigation par suite d'une avarie de machine, il n'a pu continuer sa route qu'à l'aide d'un remorqueur. — Hogarth c. Miller. — Chambre des Lords, 1er décembre 1890, VI, p. 471.

63. *Affrètement au mois. Temps du déchargement. Fret dû.* — Le loyer continue à courir comme d'ordinaire pendant tout le temps qu'a duré le déchargement au port de destination. — Hogarth c. Miller. — Chambre des Lords, 1er décembre 1890, VI, p. 471.

64. BELGIQUE. — *Affrètement à temps. Assistance due par l'équipage pour le chargement ou le déchargement.* — L'usage, d'après lequel l'équipage est obligé de délivrer la marchandise à la hauteur du palan, sans avoir droit de ce chef à aucun salaire, ne peut pas être invoqué, lorsqu'il s'agit d'un litige entre l'armateur et l'affréteur du navire pour un temps déterminé. Dans ce cas, la question de savoir quelle est l'assistance due par l'équipage pour le déchargement, et notamment pour la livraison de la marchandise à la hauteur du palan, doit être appréciée d'après les circonstances. En général, en semblable hypothèse, les opérations du déchargement sont faites par des ouvriers spéciaux, mais il ne doit plus en être ainsi, et ces opérations doivent être effectuées par l'équipage, sans qu'il puisse exiger de ce chef aucune rémunération, lorsque, au moment où a commencé le débarquement, les matelots étaient depuis trois mois inactifs dans un port. — Société anversoise c. Compagnie Générale Transatlantique. — Sentence arbitrale belge, 17 juin 1886, II, p. 590.

65. ETATS-UNIS. *Affrètement en bloc. Approvisionnements. Responsabilité de l'affréteur.* — Il y a deux sortes d'affrètements : la première quand le propriétaire du navire s'engage à transporter une cargaison que l'affréteur s'oblige à fournir ; la seconde, quand le propriétaire abandonne complètement son navire à l'affréteur, qui le loue comme on loue une maison, qui le prend vide, fournit les officiers, forme l'équipage, se procure les provisions. A la suite d'un pareil contrat, l'affréteur est substitué au propriétaire, dont il prend le lieu et place pour le voyage. C'est lui qui devient responsable des vivres et fournitures. Dans une action dirigée contre un propriétaire de navire à raison de fourniture, c'est au propriétaire qu'incombe la charge de prouver la remise du navire à un affréteur dans les conditions précitées pendant l'époque à laquelle se réfère le compte réclamé. — Reaffirming Railroad Cie, c. C. Heirne. — Cour Suprême du Labrador. IV, p. 194.

66. TUNISIE. — *Affrètement pour un temps. Fret à forfait. Concurrence. Obligations du transporteur.* — L'entrepreneur de transports qui s'engage à transporter, pendant une période déterminée et moyennant un fret fixé à forfait, les marchandises d'un négociant, s'engage par cela même à ne pas faire de concurrence à ce dernier pendant la durée du contrat, alors qu'au moment où la convention a été passée l'entrepreneur n'exerçait pas au lieu de destination un commerce similaire à celui du chargeur. Il en est ainsi surtout lorsque ledit entrepreneur avait promis d'exiger un supplément de cinquante centimes par tonne sur les transports qu'il effectuerait pour les concurrents de son co-contractant. — De Parade c. Montefiore. — Tunis, 24 mai 1884, X. p. 516.

CHAPITRE VI

Des énonciations de la charte-partie.

67. FRANCE. — *Avaries particulières. Franchise mutuelle. Inapplication aux avaries grosses.* — La clause d'une charte-partie, portant que le navire et la cargaison seront mutuellement affranchis des avaries particulières, ne saurait être étendue aux avaries communes. Elle n'a d'autre but que de rappeler la disposition de l'art. 404 C. com., d'après laquelle les avaries particulières restent à la charge personnelle du propriétaire de la chose qui les a subies. — Bournakis c. Pillat, Joras et autres. — Aix, 16 novembre 1886, II, p. 413.

68. *Clause « all in full ». Forfait imposant au capitaine l'obligation d'acquitter tous les frais. Frais de remorquage.* — S'il est stipulé dans une charte-partie que le navire est affrété à tant la tonne « all in full », cette expression indique un forfait imposant au capitaine l'obligation d'acquitter tous les frais, sauf dérogation expresse, et en particulier les frais de remorquage de la mer à Rouen. — Cap. Nielsen c. Boulet fils. — Rouen, 31 janvier 1890, V, p. 625.

69. *Clause « franc d'avaries communes ». Prêt à la grosse. Loi italienne. Validité.* — Est valable et peut être opposé au chargeur le prêt à la grosse sur cargaison, contracté en Italie, d'après les formalités prescrites par l'article 509 du Code de commerce italien, pour couvrir des dépenses du navire à la suite d'avaries, même quand le navire est affrété « franc d'avaries communes ». — Lamia c. Cap. Grimaud et Chambon. — Marseille, 17 mai 1888, IV, p. 79.

70. *Clause « tous les frais de port et droits concernant le navire suivant les usages des ports de charge et de décharge seront supportés par les armateurs ou le capitaine ». Usages espagnols. Sommes à la charge du navire. Paiement intégral. Répétition impossible.* — Le fait par l'armateur d'avoir accepté, telles qu'elles sont inscrites au contrat, les stipulations portant « que tous les frais de port et droits concernant le navire, suivant les usages des ports de charge et de décharge, seront supportés par les armateurs ou le capitaine » entraîne le paiement de toutes les sommes qui sont à la charge du navire, et l'armateur ne saurait en aucun cas être admis à en répéter le prix. — Félix Depeaux c. Cie d'Aguas-Tenidas. — Rouen, 11 mars 1889, V, p. 37.

71. *Clause imprimée. Clause manuscrite. Préférence.* — Lorsqu'une charte-partie porte un clause imprimée d'après laquelle le chargement doit être amené le long du bord, et retiré du long du bord aux frais du négociant, et une clause manuscrite mettant le déchargement aux frais du capitaine, il y a lieu de décider que la première clause a été restreinte, par la volonté des parties, au seul fait de l'embarquement, et que c'est conformément à la seconde, c'est-à-dire aux frais du capitaine, que le débarquement doit avoir lieu. — Diego Montagna c. Jackson. — Marseille, 22 février 1888, IV, p. 306.

72. *Connaissement. Renvoi à la charte-partie. Effet. Sous-affrètement. Stipulations entre affréteurs et chargeurs inopposables au capitaine.* — La mention inscrite par le capitaine au bas d'un connaissement, « que le fret et les autres conditions seront réglés suivant la charte-partie », a pour effet de rendre nulles à l'égard du capitaine les stipulations entre affréteurs et chargeurs, qui seraient contraires à ses droits. Par ces réserves expresses, le capitaine a entendu en particulier conserver le gage stipulé par la charte-partie. — Spécialement le capitaine a satisfait à ses obligations lorsqu'il a transporté au lieu à lui indiqué la marchandise chargée à bord de son navire ; il n'a pas à se préoccuper des engagements pris en dehors de lui par l'affréteur de faire transporter plus loin cette même marchandise, et il peut, pour obtenir le paiement de son fret, la faire mettre sous séquestre, alors même que le fret aurait été payé à l'affréteur qui n'était pas alors le mandataire du capitaine et qui n'avait pas qualité pour recevoir en son lieu et place. — Goupille c. capitaine Thomas et Jouannel. — Rouen 22 mai 1886, II, p. 521.

73. *Connaissement imprimé. Référence à la charte-partie manuscrite. Clauses contradictoires. Charte-partie préférable au connaissement. Retard.* — Lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si les clauses imprimées du connaissement sont en contradiction avec les clauses manuscrites de la charte-partie, ce sont ces dernières qui doivent être exécutées. — Spécialement, si la charte-partie manuscrite donne droit à l'affréteur, dans des circonstances déterminées, à une indemnité de retard, cette indemnité lui est acquise bien que les clauses imprimées du connaissement la lui refusent dans les mêmes circonstances.— Brown c. Viot. — Nantes, 6 juillet 1889, V, p. 652.

74. Allemagne.— *Connaissement. Clauses. Chargeurs. Adhésion. Affréteur tenu.* — Le chargeur est le représentant légitime de l'affréteur, et celui-ci doit considérer, comme fait en vertu de sa volonté propre, ce qui a été décidé par le chargeur relativement au mode de chargement et au contenu du connaissement. — Maas, c. Bonnemeyer et Cie. — Trib. Sup. hanséatique, 9 novembre 1888, V, p. 674.

75. Angleterre. — *Charte-partie. Clauses. Usages contraires.* — Les clauses de la charte-partie doivent l'emporter sur tous usages d'un port qui y seraient contraires. — Lishman c. Christie. — Cour Sup. de Judicature, 23 juin 1887, III, p. 215,

76. *Connaissement se référant à la charte-partie. Clause applicable aux conventions de fret. Surestaries, etc. Extension aux clauses de négligence. Impossibilité.* — Quand le connaissement se réfère à la charte-partie, cette clause de référence ne doit s'appliquer qu'aux conventions intervenues au sujet du fret, des surestaries, du chargement, etc., mais ne saurait s'étendre aux exceptions et spécialement à la clause de négligence. — Lerraing et Sons c. Campbell et Cie. — Cour Sup. de judic., 19 décembre 1890, VI, p. 702.

77. *Charte-partie. Surestaries. Exceptions applicables au chargeur.* — Les exceptions de la charte-partie qui visent très certainement le navire peuvent être invoquées par le chargeur. — Allerton et Cie c. Falk. — Ass. de Liverpool, 9 mai 1888, IV, p. 182.

78. *Clause portant que les droits frappant la cargaison seront payés par les affréteurs et tous les autres par le navire. Douanes. Droits fixes par tonne. Charge de l'armement.* — Quand l'affréteur a pris à sa charge les droits incombants à la cargaison, il ne doit pas les droits fixes que le capitaine paie à tant par tonneau, indépendammant de la nature de la cargaison. — Leask c. Bilbao Steamship. — Haute Cour de justice, 19 février 1889, V, p. 81.

79. Belgique. — *Charte-partie Original. Copies certifiées conformes. Différences. Obligations des parties limitées au contenu de la copie qui leur est remise.* — Lorsque le courtier délivre aux parties des copies certifiées conformes d'un contrat d'affrètement fait en un seul original, chacun des contractants n'est tenu que dans les termes de la copie certifiée conforme qui lui a été remise. — Geiseler et Flameng c. capitaine Granzow. — Gand, 24 février 1883, I, p. 400.

80. *Charte-partie. Clauses ambigües. Interprétation. Lieu du contrat.* — Les clauses ambigües s'interprètent par ce qui est d'usage dans le pays où le contrat est passé. Le transporteur qui s'engage, par une convention faite à Anvers, à fournir un navire de 1re classe, s'oblige à mettre à la disposition de l'expéditeur un navire reconnu comme tel dans ce pays, c'est-à-dire coté dans un registre admis sur cette place. Par une semblable convention, l'expéditeur est censé avoir voulu obtenir un navire qui, aux yeux des assureurs, soit de première classe, et puisse être assuré à la prime. — Ed. Pecher et Co c. G. Tonnelier, et le cap. J. Pineiro. — Anvers, 18 juillet 1885, II, p. 201.

81. *Connaissement. Mention. Reserves. Frais au port de charge. Surestaries.* — Les armateurs et les affréteurs ont le droit d'exiger une mention sur les connaissements pour réserver leurs droits respectifs. — Spécialement, l'armateur a le droit de ne remettre le connaissement qu'en y insérant une clause réservant ses droits pour les surestaries et les frais encourus au port de charge. Paul Koeppe c. Morel Brothen et et Cie et Kennedy Hunter et Cie. — Anvers, 26 mai 1887 ; III p. 471.

82. Danemark. — *Charte-partie. Connaissement. Référence.* — Lorsque un acte distinct est intervenu entre l'armateur et l'affréteur, et que le connaissement renvoie à la charte-partie et ne reproduit aucune mention de cet acte, les accords qui y ont été stipulés sont valablement approuvés par l'affréteur envers lequel ils ont été pris. — Morgensen c. Schongaard et Cie. — Soog Handelsret, 31 décembre 1883, II, p. 354.

83. Italie. — *Sous-affrètement. Connaissement. Renvoi à la charte-partie. Nullité.* — On ne peut insérer dans un connaissement, des clauses qui, se référant à une charte-partie, pourraient avoir pour conséquences d'aggraver la responsabilité des chargeurs, et de leur imposer un fret supérieur à celui qui est indiqué au connaissement. Est nulle notamment la clause d'un connaissement délivré à des sous-affréteurs, qui porte : « fret, surestaries et autres conditions, suivant charte-partie ». — Land c. Miller. — Cassation Florence, 29 tdécembre 1886, III, p. 368.

84. Tunisie. — *Clause « franc d'avaries communes ». Validité.* — La clause « franc d'avaries communes » est licite et ne viole même pas les règles de l'équité, puisque chacune des parties est également exposée à en souffrir et à en profiter.

— De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

85. *Clause « franc d'avaries communes». Tuyaux de grès. Bris. Vice d'arrimage. Avarie particulière.* — Le bris de tuyaux de grès, par suite d'un vice d'arrimage, constitue une avarie particulière, et ne saurait tomber sous le coup de la clause « franc d'avaries communes », insérée dans la charte-partie. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

CHAPITRE VII

Des obligations du fréteur.

Section 1

Obligation de fournir le navire.

86. France. — *Affrètement en travers. Jauge déclarée. Jauge exacte. Portée supposée. Poids moindre embarqué.* — Lorsque le navire a été affrété en travers, le capitaine ne peut être recherché par le consignataire de la cargaison à raison de la portée de son navire en poids-lourd, lorsqu'il a déclaré la jauge avant son départ et que cette déclaration a été reconnue exacte par les experts. — Cap. Swain c. Turcat et Gaubert. — Marseille, 20 novembre 1891, VII, p. 317.

87. *Affrètement en travers. Jauge déclarée. Jauge exacte. Clause « environ. » Difficulté de chargement. Tolérance de 10 0/0.* — L'armateur qui a frété son navire en travers avec indication de jauge, pour embarquer une certaine quantité de marchandises, quantité exprimée avec la réserve de la clause *environ*, n'encourt aucune responsabilité, à raison de ce que le capitaine n'a pu embarquer qu'une partie de ces marchandises, si la jauge déclarée est exacte, si les vices allégués dans l'arrimage s'expliquent par les conditions défectueuses dans lesquelles les marchandises ont été apportées le long du bord, pour l'embarquement, et si les marchandises embarquées représentent une quantité qui n'est point inférieure de 10 0/0 à celle indiquée dans la charte-partie. — Cap. Krutzfeld c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

88. *Jauge indiquée. Garantie que le navire peut porter tant de tonneaux en lourd. Chargement fourni selon la charte-partie. Poids moindre embarqué. Arrimage. Irresponsabilité de l'armateur.* — Lorsque dans un contrat d'affrètement, l'armateur en indiquant la jauge de son navire a garanti, en outre, que son navire pouvait porter en lourd « tant de tonneaux », et qu'il n'a pu embarquer qu'un poids moindre en marchandises, fournies conformément à la charte-partie, aucune responsabilité ne peut cependant incomber de ce chef à l'armateur, si aucun défaut dans l'arrimage n'est constaté à sa charge, si la jauge indiquée est bien exacte, et si, enfin, l'armateur justifie que son navire a déjà porté, et peut, par conséquent, porter en lourd le nombre de tonneaux garanti par la charte-partie. — Carrera c. Postel et fils. — Hâvre, 16 mars 1887, III, p. 47.

89. *Jauge du navire indiquée exactement. Impossibilté de charger toutes les marchandises convenues. Absence de vice d'arrimage. Nature défectueuse du chargement. Fret dû intégralement.* — L'armateur qui a frété son navire pour embarquer une certaine quantité de marchandises et qui a indiqué la jauge de ce navire, ne saurait être déclaré responsable de ce que le capitaine n'a pu embarquer qu'une partie du chargement fourni conformément à la charte-partie, si la jauge déclarée est exacte, si aucun défaut n'est constaté dans l'arrimage, et si l'impossibilité d'embarquer la totalité des marchandises est due à l'encombrement occasionné par leur nature défectueuse. — En pareil cas, l'armateur a le droit d'exiger le paiement intégral de son fret. — Bossière frères et Cie c. Rose. — Hâvre, 1 août 1887, III, p. 297.

90. *Navire d'un chargement minimum. Cargaison inférieure. Navigabilité compromise. Capitaine. Marchandises. Vente en cours de route. Responsabilité. Manquant sur le poids du connaissement. Clause d'exonération.* — Lorsque le capitaine s'est engagé par le contrat d'affrètement, à fournir un navire d'un chargement minimum, et que le poids pris en charge, quoique n'ayant pas même atteint ce minimum, a compromis la sécurité et la navigabilité du navire

au point de rendre nécessaire le débarquement en cours de route et la vente d'une partie de la cargaison, le capitaine doit supporter seul les conséquences d'une pareille vente, comme suites d'une faute à lui personnelle. Il doit donc tenir compte aux affréteurs de la quantité ainsi vendue, et cela, non sur le pied de cette vente, mais sur celui du prix de la marchandise par eux déboursé. – Le capitaine leur doit compte aussi du manquant constaté sur le poids du connaissement, même en l'état d'une clause l'exonérant du déficit en poids, dans le cas où il délivre tout ce qui a été pris à bord, car cette clause ne saurait s'appliquer à l'hypothèse spéciale d'un manquant qui ne peut être attribué qu'à sa faute. — Société Commerciale de Commission d'affrètement c. cap. Fretwurst. — Marseille, 31 octobre 1893, IX, p. 544.

91. *Calaison du navire. Indication inexacte. Fréteur responsable. Transport d'une partie des marchandises dans un port voisin. Charge du navire.* — Lorsque dans un contrat d'affrètement la calaison du navire a été faussement indiquée, le fréteur est responsable de toutes les conséquences de cette fausse déclaration. Notamment, lorsque les chargeurs avaient préparé au port de charge la quantité de marchandises correspondant à la calaison indiquée dans le contrat, et qu'une partie seulement de cette quantité a pu être embarquée, parce que la calaison réelle s'est trouvée supérieure à la calaison annoncée et qu'il aurait été impossible au navire, avec la totalité du chargement préparé, de franchir une barre existant à la sortie du port, le fréteur est tenu de restituer aux chargeurs tous les frais qu'ils ont déboursés pour faire descendre l'excédent de leurs marchandises à un port situé au-dessous de la barre et dans lequel seulement le navire a pu les prendre à bord. — V. Lallement et Cie c. Cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

92. *Innavigabilité. Navire hors d'état de supporter le voyage auquel on le destinait. Difficultés normales.* — L'innavigabilité existe, dans l'esprit de l'art. 297 C. comm., toutes les fois que le navire n'a pas été en état de supporter le voyage auquel on le destinait, eu égard à la durée et aux difficultés normales de ce voyage. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

93. *Innavigabilité. Bon état de navigation intrinsèque. Destination spéciale.* — Quand un navire est affrété en vue d'une destination précise, il ne suffit pas que l'armateur le livre en état de navigabilité intrinsèque, capable de tenir la mer jusqu'au lieu de destination ; il faut en outre que ce navire soit à même de remplir la destination spéciale pour laquelle il a été loué. — Workmann, Clark et Cie c. Strauss.— Aix, 9 juillet annulé par Aix, 24 décembre 1888, III, p. 177 et 565.

94. *Emigration. Contrat passé en Angleterre pour prendre des émigrants en France ou en Espagne. Lois françaises et espagnoles. Armateur anglais. Responsabilité.* — Quand un navire est affrété pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol, il doit être muni de tous les aménagements prescrits à cet égard par les lois françaises ou espagnoles. A défaut et lorsque des difficultés ont été soulevées par l'autorité sanitaire aux ports d'embarquement ou d'escale, c'est à l'armateur qu'incombe la responsabilité. — Workmam, Clark et Cie c. Strans. — Aix, 9 juillet annulé par Aix, 24 décembre 1887, III, p. 177 et 565.

95. *Navire. Cote au Véritas. Armateur. Déclaration lors de l'affrètement. Maintien. Absence d'obligation. Affréteur. Expiration de la cote. Surcroît de prime. Armateur irresponsable.* — Le propriétaire d'un navire coté au Véritas, qui en déclare la cote au moment de l'affrètement, n'est pas tenu de faire maintenir cette cote pendant route la durée du contrat. — L'affréteur ne saurait donc le rendre responsable du surcroît de prime qu'il a dû payer sur le chargement, par suite de l'expiration de la cote en cours d'affrètement.— Il en est ainsi à plus forte raison, lorsque l'affréteur a su que la cote allait expirer à une date fixée, indépendamment des fortunes de mer, qui pouvaient la faire cesser plus tôt encore. — Cap. Olsen c. Cyprien Fabre. — Marseille, 8 novembre 1892, VIII, p. 565.

96. *Navire. Entretien. Obligations de l'armateur.* — Lorsque le navire a été remis à l'affréteur en bon état, et

que, pendant la durée de l'affrètement, il a été envoyé deux fois au bassin pour être visité et réparé, l'armateur a suffisamment rempli son obligation relative à l'entretien dudit navire. — Fraissinet c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 26 juillet 1886 ; Aix, 2 mars 1887, II, p. 182 et 664.

97. ALLEMAGNE. — *Mauvais état du navire pouvant échapper à l'examen le plus minutieux. Irresponsabilité du fréteur. Inapplication à la navigation intérieure.* — L'article 607 d'après lequel « la détérioration provenant du mauvais état d'un navire, mais que l'examen le plus minutieux ne pouvait faire découvrir, doit être assimilée à celle produite par un événement de force majeure », constitue une exception pour le cas de transport maritime et ne doit pas être étendu au transport par terre ou sur les fleuves et eaux intérieures. C'est l'article 395 qui régit cette dernière hypothèse, et il n'adopte pas la même règle que l'art. 607. — Capitaine Henry Klaus c. Robert Car. — Trib. Sup. Hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

98. ANGLETERRE. — *Navire. Portée. Interprétation large.* — Dans un contrat d'affrètement, la portée indiquée à la charte-partie, à moins de garantie formelle, doit être interprétée d'une manière très large. — Handyside c. Cap. Taylor. — Cour du shériff de Dundel, 9 juin 1891, VII, p. 172.

99. *Affrètement à forfait. Quantité garantie. Chargement moindre. Fret. Déduction.* — Encore bien que le fret ait été fixé à forfait, l'armateur qui a indiqué son navire comme ayant une portée déterminée doit subir une diminution du fret proportionnelle à la quantité non embarquée. — Carnegie c. Conner. — Cour du Lord-Maire, 28 mai 1889, V, p. 257.

100. — *Clause de négligence. Avarie. Rupture de tuyau avant le départ.* — La clause de négligence. n'exonère pas l'armateur de la responsabilité des avaries survenues aux marchandises, à la suite de la rupture d'un tuyau, quand il est établi que cette rupture est antérieure au départ du navire et qu'elle constitue une véritable faute de l'armateur, qui fournissait un navire défectueux. — Price et Cie c. Gilroy et sons. — Chambre des Lords, 21 novembre 1892, IX, p. 58.

101. BELGIQUE. — *Affrètement. Tonnage garanti. Défaut de vérification.* — L'affréteur n'est pas recevable à réclamer des dommages-intérêts pour déficit dans le tonnage garanti par le capitaine, quand l'affréteur n'a pas fait constater le prétendu défaut de capacité du navire, ni à l'embarquement, ni au débarquement, et qu'aucun pesage ni mesurage n'a été fait contradictoirement. — Cap. Robson c. Banque Centrale anversoise, et Schmierer et Cie — Anvers, 7 novembre 1885, I, p. 645.

102. *Portée garantie. Quantité moindre embarquée. Défaut de protestation. Vendeur. Fins de non recevoir.* — Quand le navire charge moins que la quantité stipulée, l'affréteur se rend non recevable à réclamer des dommages-intérêts contre le capitaine, s'il dresse la formule du connaissement et la soumet à la signature du capitaine sans faire aucune protestation contre ce dernier, et sans le mettre en demeure de prendre le complément de la cargaison. La circonstance que le facteur de l'affréteur est le vendeur de la marchandise chargée est sans influence sur la qualité de mandataire vis-à-vis du capitaine. — Werspreuwen c. cap. Winter. — Bruxelles, 16 juillet 1885, II, p. 67.

103. *Portée du navire. Clause environ.* — La clause environ, insérée dans une charte-partie, quant à la capacité du navire, laisse une marge de 10 0/0 en plus ou en moins sur la quantité de marchandises que le capitaine garantit pouvoir embarquer. — Cap. Warden c. Delezaac et Guy, G. Borchaud et Cie. — Anvers, 20 juin 1885, II, p, 351.

104. *Tonnage du navire. Clause environ. Fret sur le vide.* — Quand un navire est affrété pour un plein chargement, d'un poids garanti équivalent à la capacité du navire et que cette capacité est indiquée être de 560 tonneaux ou environ, l'affréteur doit, même en cas de vide, payer le fret jusqu'à concurrence de 560 tonneaux sans réduction, la restriction environ étant écrite en faveur du fréteur. — Cap Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

105. *Clause « Vessel last classification Veritas ». Dernière cote en date.* — Les termes « last classifica-

tion » ne signifient pas que le navire n'est plus coté, mais simplement qu'il est coté dans plusieurs registres et que sa dernière cote en date est celle du Véritas. — Anvers, 21 février 1890, V, p. 690.

106. *Réparations insuffisantes du navire. Innavigabilité. Vice propre.* — Le défaut ou l'insuffisance d'une réparation nécessaire pour mettre un vaisseau en bon état de navigabilité, est un vice propre qui engage la responsabilité du capitaine. — Weberweg c. Collin-Vander Borght et consorts. — Bruxelles, 24 décembre 1887, III, p. 617.

107. *Radoub impossible. Remplacement. Capitaine. Convention entre le chargeur et les assureurs. Non recevabilité à les invoquer.* — Le capitaine ne peut, pour se soustraire à l'obligation d'affrèter un autre navire opposer au chargeur les conventions intervenues entre ce dernier et ses assureurs, les sommes bonifiées par ceux-ci du chef d'avaries et les conditions dans lesquelles le chargeur est rentré en possession de la marchandise. — Cap. Longwille c. Dyle et Bacalan. — Bruxelles, 14 juillet 1893, IX, p. 264.

108. DANEMARK. — *Tonnage. Garantie.* — Le capitaine qui, lors de la signature de la charte-partie s'est engagé à charger sur son navire une cargaison complète de blé, en promettant d'en charger au moins 120 tonnes, est réputé avoir garanti que son navire pouvait contenir au moins 120 tonnes et pouvait recevoir un semblable poids sans être surchargé. — Lund c. cap. Clemmensen. — Copenhague, 27 août 1890, VII, p. 595.

109. EGYPTE. — *Capitaine. Obligation de faire visiter le navire. Absence d'expertise. Innavigabilité. Résiliation. Dommages-intérêts.* — Le capitaine doit, avant de prendre charge et aux termes de l'article 40 du Code de commerce maritime, faire visiter son navire par des experts nommés *ad hoc* par le tribunal pour savoir si son navire est en état de naviguer, et, faute par lui d'avoir accompli cette formalité, il doit être, par application de l'article 43 du même Code, déclaré responsable envers le chargeur du préjudice que celui-ci a pu subir du chef d'avarie. En effet, le contrat d'affrètement, étant un contrat de louage, doit être régi par les principes généraux du louage pour tout ce qui ne fait pas l'objet de dispositions spéciales. Si donc le fréteur délivre à l'affréteur un navire innavigable, cette inexécution de la convention donne ouverture à sa résiliation avec dommages-intérêts, et l'affréteur est alors en droit de charger sur un autre bâtiment en se faisant indemniser du préjudice qui en résulte pour lui. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

110. *Navire innavigable. Affréteur. Connaissance de ce fait. Action contre l'armateur. Fin de non-recevoir.* — L'armateur ne saurait être déchargé de toute responsabilité pour le mauvais état du navire que si l'affréteur, ayant connu cet état lors du départ, y a passé outre et doit être réputé avoir entrepris le voyage à ses risques et périls. Une simple visite de l'affréteur sans aucune connaissance technique ne suffirait pas à créer cette présomption. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

111. TUNISIE. — *Clause « sans avoir égard à la jauge ». Navire. Défaut de contenance. Affréteur. Conclusion.* — Lorsque le navire a été affrété, sans avoir égard à la jauge, l'affréteur ou ses ayants-droit ne peut élever de réclamation pour défaut de contenance qu'en cas de dol ou de fraude. — Cap. Tricae c. Couiteas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

SECTION 2

Obligation de mettre le navire à la disposition de l'affréteur.

112. FRANCE. — *Affrètement à date fixe. Saisie du navire après abordage. Retard. Absence de force majeure. Dommages-intérêts. Différence de fret. Frais accessoires.* — Le navire affrété à date fixe ne peut invoquer comme force majeure, pour s'affranchir des conséquences de son retard, la saisie dont il a été l'objet à la suite d'un abordage et dont il n'a pu se libérer. Le navire qui n'a pu exécuter ainsi le voyage convenu doit à l'affréteur la différence du fret payé au navire pris en remplacement, et tous les frais accessoires, comme ceux de couverture de la mar-

chandise en attendant son embarquement. — Gondrand frères c. cap. Pillard et Bonnin. — Dunkerque, 24 avril 1893, IX, p. 730.

113. *Arrivée du navire au port de charge. Date convenue. Navire arrivé le lendemain. Non-lieu à résiliation.* — Quand une date a été fixée pour l'arrivée du navire au port de charge et que, par suite d'événements de mer, le navire n'a pu être mis à la disposition de l'affréteur que le lendemain du jour convenu, ce retard n'est pas suffisant pour autoriser la résiliation du contrat d'affrètement. — Meyer et Cie c. Cie des Forges et Aciéries d'Anzin et de Denain. — Dunkerque, 6 mai 1887, III. p. 41.

114. *Retard au départ. Avis dans les journaux. Mise en demeure.* — L'avis inséré dans un journal de la date du départ d'un navire constitue une simple indication donnnée au commerce. — En conséquence, l'affréteur n'est pas recevable à se plaindre d'un retard dans le départ du navire, s'il n'a pas mis le capitaine en demeure. — Mirtzayantz c. Henderson brothers. — Marseille, 1er mai 1891, VII, p. 44.

115. *Retard à mettre à la voile. Absence de protestation. Déchéance.* — L'affréteur qui n'a pas protesté contre le retard du capitaine à mettre à la voile, n'est pas recevable à demander des dommages-intérêts à raison de ce retard. — Cap. Pearce c. Masson. — Marseille, 21 mai 1891, VII, p. 47.

116. *Clause « le fréteur aura le droit de ne pas faire partir la marchandise à l'époque fixée ou par le navire désigné ». Absence de condition potestative. Validité.* — La stipulation d'un contrat d'affrètement portant que le fréteur « aura le droit de ne pas faire partir la marchandise à l'époque fixée ou par le navire désigné, sans avoir d'indemnité à payer à l'affréteur » est licite, malgré sa rigueur, et ne constitue pas une convention sous condition potestative, nulle aux termes de la loi (C. c., art. 1170, 1174). — Delhomme et Cie c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 23 juillet 1888, IV, p. 432.

117. *Arrivée du navire au port de charge. Retard. Protêt par l'affréteur.* — Lorsque, dans une charte-partie, un armateur a pris l'obligation de faire arriver son navire au port de charge à une époque déterminée, sous le tempérament de la clause *environ*, la tolérance résultant de cette dernière clause, ne saurait permettre à l'armateur de repousser la responsabilité d'un retard de dix-neuf jours sur la date indiquée, alors que la durée normale de la traversée du point de départ au port de charge, n'est que de neuf à dix jours. Et l'affrèteur doit être surtout admis à se plaindre de ce retard, quand il a eu soin de protester juridiquement avant l'arrivée du navire. — Strauss c. cap. Thompson, Woorkmann, Clark et Cie. — Aix, 9 juillet, annulé par Aix, 24 décembre 1887, III, p. 177 et 565.

118. *Clause stipulant que le navire sera prêt à charger « about » telle date. Légère tolérance. Voyage intermédiaire. Faute du capitaine.* — Lorsqu'il est stipulé dans une charte-partie que le navire sera prêt à charger « about » telle date, cette clause, tout en comportant une certaine tolérance, ne peut s'étendre au cas où le navire, profitant de la latitude accordée, aurait fait un voyage intermédiaire. — Duquesne c. cap. Butter. — Hâvre, 24 avril 1889, V, p. 52.

119. *Clause « le navire sera prêt à charger vers telle date ». Environ contenu. Retard de quelques jours. Armateur. Irresponsabilité.* — La mention que le navire sera prêt à charger vers le 20 août implique aussi bien quelques jours avant que quelques jours après ; elle ne contient pas une date précise, mais prévoit au contraire un environ. — Cyprien Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Carr. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

120. *Navire prêt à recevoir. Interprétation. Douane. Opposition au chargement. Retard. Responsabilité.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec la clause que le temps des staries ne comptera que du jour suivant le jour, où le navire sera admis en libre pratique et prêt à recevoir ou à délivrer, il rentre dans le pouvoir d'appréciation du juge d'interpréter la convention comme un contrat de louage de choses, et de considérer le navire, comme prêt à recevoir, dans les termes du contrat, par cela seul qu'il est à la disposition de l'affréteur en bon état de naviga-

bilité. — Il n'excède donc pas son pouvoir en déclarant que, dans ces conditions, c'est à l'affréteur à assurer la libre sortie des marchandises et à supporter seul les conséquences du retard apporté au départ du navire par l'opposition que la Douane a mise à son chargement. — Laurent c. fils de Th. Conseil. — Cassation, 31 juillet 1894, X, p. 531.

121. *Arrivée du navire au port de charge. Clause « environ ». Effet. Large tolérance.* — Lorsque, dans une charte-partie, un armateur a pris l'obligation de faire arriver son navire au port de charge à une époque déterminée, sous le tempérament de la clause *environ*, la tolérance résultant de cette dernière clause ne saurait permettre à l'armateur de repousser la responsabilité d'un retard de dix-neuf jours sur la date indiquée, alors que la durée normale de la traversée du point de départ au port de charge n'est que de neuf à dix jours. Et l'affréteur doit être surtout admis à se plaindre de ce retard, quand il a eu soin de protester juridiquement avant l'arrivée du navire. — Strauss c. cap. Thompson et Woorkman, Clark et Cie. — Aix, 24 décembre, annulant Aix, 29 juillet 1887, III, p. 177 et 565.

122. *Clause « environ ». Effet.* — L'armateur qui a pris l'obligation, dans la charte-partie, de faire arriver son navire au port de charge à une époque déterminée, sous le tempérament de la clause *environ*, ne saurait être astreint à une date fatale, ni condamné à des dommages-intérêts, lorsque le navire n'est arrivé audit port que plusieurs jours après la date indiquée. Il en est ainsi surtout si, d'une part, il résulte de la correspondance antérieure à l'affrètement que l'armateur n'avait pas entendu prendre une obligation ferme au point de vue de l'arrivée du navire, et si, d'autre part l'affréteur n'a point signifié de mise en demeure ni protesté contre le retard avant l'arrivée- — Cap. Thomson c. Strauss. — Marseille, 3 mars 1887, II, p. 701.

123. *Clause « expected in a few days». Défaut d'assimilation à la clause : « Navire en cours de route. » Interprétation. Délai. Force majeure.* — La clause « navire attendu sous peu de jours » ne saurait être assimilée à celle « navire en cours de route ». Le steamer a droit à un délai qui peut être évalué à dix jours, surtout s'il a été retenu par les glaces pendant plusieurs jours au port où il était en chargement lors de l'affrètement. — Cap. Brown c. Schottey. — Dunkerque, 1er mai 1888, IV, p. 30.

124. *Port d'ordres. Port du continent. Port de la Méditerranée non compris.* — Lorsqu'un navire est affrété aux Antilles pour se rendre à Falmouth pour ordres, et de là, dans un port sûr du continent ou du Royaume-Uni, le mot « continent » ne doit pas être pris dans sa signification géographique, mais interprété dans le sens de port de la côte continentale en opposition à ceux de la côte insulaire, ou tout au plus de ports européens de l'Atlantique. — En conséquence, si le capitaine reçoit l'ordre de se rendre dans un port de la Méditerranée, il a droit à un supplément de fret. — Hubeau c. Cap. Nielsen. — Marseille, 29 octobre 1891 ; Aix, 2 juin 1892, VII, p. 312 et 666.

125. *Port à toucher pour ordres. Délai. Retard. Surestaries.* — Lorsqu'une charte-partie stipule qu'un navire touchera à un port pour y prendre des ordres, et accorde à l'affréteur 48 heures pour les donner et stipule, en outre, un certain nombre de jours de staries au débarquement, ces deux clauses doivent rester indépendantes l'une de l'autre. — Spécialement, si l'affréteur a fait attendre plus de 48 heures les ordres qu'il avait à donner, il doit indemniser le capitaine du retard subi de ce chef, sans pouvoir l'imputer sur les staries prévues. — De son côté, le capitaine ne saurait exciper de ce retard pour soutenir que son voyage s'est terminé au port où il a touché pour ordres. — Allatini et Cie c. Cap. Manidis. — Marseille, 13 janvier 1891, VI, p. 691.

126. *Retard. Dommages-intérêts. Evaluation. Expertise. Juge. Simple faculté. Appréciation souveraine. Fixation approximative.* — Lorsque des dommages-intérêts sont demandés en cas de retard dans l'arrivée du navire affrété, le juge n'est pas obligé d'ordonner une expertise pour les faire évaluer, s'il a pu former sa conviction d'après les faits de la cause et les pièces versées au procès. — Le juge a un pouvoir sou-

verain pour régler le montant des dommages-intérêts, et il peut les fixer approximativement d'après la perte subie et le gain manqué. — Spécialement, au cas d'un retard dans la mise du navire à la disposition de l'affréteur, il a le droit d'apprécier l'indemnité suivant la durée du retard, sans établir exactement cette durée. — Flornoy et fils c. Dambrung et autres. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

127. *Navire. Remplacement. Tribunaux. Appréciation.* — Les tribunaux sont souverains appréciateurs des conditions dans lesquelles le remplacement d'un navire a été effectué par le courtier commis à cet effet.— Couppa c. Cicellis.— Marseille, 30 mai 1892, II, p. 697.

128. ANGLETERRE. — *Navire. Mise à la disposition des affréteurs. Tolérance.* — A moins de clause spéciale, il faut être très large pour l'époque de la mise du navire à disposition des affréteurs. — Handyside Cie c. Cap. Taylor. — Cour du shériff de Dundee, 9 juin 1891, VII, p. 172.

129. *Navire « prêt à charger ». Signification.*— Un navire est « prêt à charger » quand il est entré au port, alors même que l'encombrement l'empêche d'atteindre sa place de charge. — Hick c. Tweedy.— Cour suprême de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

130. *Clause « le navire sera prêt à telle date». Retard involontaire. Non-lieu à résiliation. Surestaries.* — La clause de la charte-partie disant que le navire devra être prêt à prendre charge à une date déterminée, signifie que le navire sera à la disposition complète du chargeur, sans qu'il y ait lieu d'examiner si des circonstances, indépendantes de la volonté du capitaine, par exemple l'encombrement des quais, ont en fait rendu le chargement impossible. — Hick c Tweedy. — Hte C. de justice, B. de la Reine, 9 décembre 1890, VI, p. 474.

131. *Chargement à date déterminée. Encombrement des quais. Capitaine. Obligation de mettre le navire à la disposition de l'affréteur.* — La clause de la charte-partie, disant que le navire devra être prêt à prendre charge à une date déterminée, signifie que le navire sera à la disposition complète du chargeur, sans qu'il y ait lieu d'examiner si des circonstances, indépendantes de la volonté du capitaine, par exemple l'encombrement des quais, ont en fait rendu le chargement impossible. — Hick c. G. Tweedy et Cie. — Cour Suprême de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

132. BELGIQUE. — *Chargement à prendre dans deux ou trois places sûres. Sens de ces mots.*— Sous l'empire d'une charte-partie par laquelle un capitaine s'engage à aller prendre son chargement sur les côtes de Patagonie ou des îles adjacentes, dans deux ou trois places sûres (*safe places*), le capitaine ne peut exiger des ports de chargement ou des rades d'une sécurité absolue, mais seulement des endroits d'une sécurité très relative. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

133. *Chargement. Retard. Absence de protêt. Action du chargeur irrecevable.* — Les conséquences d'un retard dans le chargement, dû au retard mis par le capitaine à mettre son navire à la disposition de l'affréteur, peuvent donner lieu à une action de ce dernier lorsque le destinataire a reçu la marchandise sans protestation. — A. Siraud c. Ruys et Cie. — Anvers, 17 décembre 1887, III, p. 615.

134. *Navire prêt à mettre à la voile dans le courant de la semaine. Interprétation.* — En disant qu'un navire est « expected to sail this week», le capitaine ne prend pas un engagement formel de mettre à la voile dans le courant de la semaine; il se borne à émettre une probabilité. Au reste, dans le doute, la clause doit être interprêtée en faveur du capitaine. — Robertson c. Balcaen et Cie.—Gand, 22 mai 1886, II, p. 202.

135. *Navire en cours de route. Mise en charge. Epoque non stipulée. Capitaine. Obligation de se rendre au port de charge, avec toute la célérité possible. Voyage intermédiaire.* — Lorsque l'affrètement a pour objet la mise d'un navire, encore en cours de voyage, à la disposition de l'affréteur, sans date stipulée, le capitaine doit se rendre au port de chargement avec toute la célérité possible. Si, par sa faute, il retarde son arrivée dans ce port en allongeant sans nécessité la route qu'il doit faire pour y arriver, il est responsable du tort qu'il cause ainsi à l'affréteur. Il en est notamment ainsi, lorsque les armateurs ont frété

un navire, alors en cours de route vers l'Australie, pour un voyage de la Nouvelle-Calédonie en Europe. Il est défendu au capitaine de faire un voyage intermédiaire après son déchargement en Australie. — Anvers, 10 février 1890, V, p. 690.

136. *Navire. Remplacement. Conditions. Tribunaux. Application.* — En admettant qu'au moment du sinistre il ait été possible de trouver des bateaux à un fret allégué, il faut encore tenir compte de la nécessité où les parties lésées se sont vues de traiter sur l'heure pour éviter de plus grands dommages, et de passer ainsi par des conditions que les patrons ne posaient peut-être que parce qu'ils savaient combien leurs services étaient urgents. — Van Maenen et Van den Brœck c. Ville d'Anvers. — Anvers, 2 décembre 1887, IV, p. 450.

137. EGYPTE. — *Engagement pour plusieurs voyages. Chargement de retour. Retard au second voyage. Droit de remplacement. Non-usage. Capitaine. Faute. Indemnité.* — Le capitaine engagé pour divers voyages, qui, après avoir livré le premier chargement, et alors qu'il avait à peine le temps de retourner au lieu de charge pour s'y trouver à l'époque convenue pour le second chargement, va prendre ailleurs un chargement de retour, le fait à ses risques et périls et est responsable du retard ainsi produit dans le second chargement, ce retard constituant une violation manifeste de l'une des clauses du contrat, alors surtout qu'aux termes de la charte-partie, le fréteur s'est réservé la faculté, en cas d'empêchement du navire, d'y substituer un autre navire et qu'il n'a pas fait cette substitution. — En pareil cas, d'après les usages du commerce et de la place, l'affréteur a droit à une indemnité pour le retard dans le chargement, sans avoir à justifier d'autre chose que du retard lui-même, et, si l'indemnité due à l'affréteur n'a pas été réglée par la charte-partie, elle doit être établie par le juge. — Giovani Stâgni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1891, IX, p. 271.

138. NORVÈGE. — *Retard. Chargement sans réserves. Renonciation aux dommages-intérêts.* — A supposer qu'un navire soit en retard pour se rendre au lieu où doit s'effectuer le chargement, le chargeur perd tout droit à réclamer aux armateurs des dommages-intérêts, s'il opère le chargement du navire et s'il le laisse partir pour le lieu de destination sans faire aucune protestation ni réserve concernant ce retard. — Christiania, V, p. 405.

139. TUNISIE. — *Clause « environ ». Epoque du départ du navire.* — La clause « environ », insérée dans un contrat au sujet de la date du départ d'un navire, comporte une latitude de quelques jours, mais ne saurait excuser un retard d'un mois. — Moïse de S. Attal c. Funaro. — Tunis, 20 décembre 1888, IV, p. 597.

SECTION 3
Obligation de recevoir et d'arrimer les marchandises.

140. FRANCE. — *Affrètement en travers. Pontée non comprise.* — L'affrètement en travers ne comprend pas implicitement le droit de placer des marchandises sur le pont. — Gondrand c. Leroy. — Douai, 7 juillet 1890, VII, p. 520.

141. *Chargement sur le tillac. Faute.* — Le capitaine ne peut charger aucune marchandise sur le tillac sans le consentement par écrit du chargeur. — Malherbe c. Société Navale de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1892, VII, p. 39.

142. *Clause « environ ». Interprétation.* — Lorsqu'un navire est affrété pour transporter une certaine quantité de marchandises, soit 600 tonnes environ, la clause « environ » doit s'interpréter en ce sens que la quantité à charger peut varier de 10 0/0 en plus ou en moins. — Dietrick et Cie c. Flornoy et fils et Hutchison. — Nantes, 18 août 1887, IV, p. 164.

143. *Chargement sur le pont. Autorisation. Précautions à prendre.* — L'autorisation donnée au capitaine de charger sur le pont une partie des marchandises ne le dispense pas de prendre toutes les précautions nécessaires pour leur bon arrimage et leur préservation. — V. Lallement et Cie, c. cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

144. *Embarquement. Délai fixé. Mauvais temps. Obligations du capitaine.* — Lorsqu'une charte-partie porte : « L'embarquement ne pourra

pas commencer avant le 20 ni après le 31 courant », cette clause n'autorise pas le capitaine à quitter le port le dernier jour du délai sans prendre la cargaison, quand le mauvais temps, prévu par une clause spéciale de la charte-partie, n'a pas permis l'embarquement pendant la période fixée. — Donaudy c. Coup a. — Marseille, 25 juillet 1888; Aix, 19 février 1889, IV, p. 656.

145. *Embarquement. Délai fixé. Mauvais temps. Prorogation du contrat.* — L'état de la mer constitue un cas de force majeure qui proroge l'exécution du contrat, surtout quand les surestaries stipulées n'ont pas commencé à courir au départ du navire. — Donaudy c. Couppa. — Marseille, 25 juillet 1888; Aix, 19 février 1889, IV, p. 656.

146. *Marchandises vendues à livrer et non embarquées. Capitaine. Dommages-intérêts. Recours des acheteurs non livrés.* — Lorsqu'une charte-partie n'a pas reçu son exécution par le fait du capitaine et que, notamment, il a laissé à terre une partie des marchandises pour lesquelles le navire avait été affrété, il y a lieu de comprendre dans les dommages-intérêts à allouer à l'affréteur, non-seulement le préjudice personnel qu'il éprouve, mais encore les dommages-intérêts auxquels il peut être lui-même condamné envers les acheteurs auxquels il avait vendu à livrer, par le navire, les marchandises laissées à terre. Ces dommages-intérêts rentrent, en effet, dans ceux que les parties avaient pu ou dû prévoir lors du contrat d'affrètement (article 1150 C. c.). — A. Laurent c. capitaine Brown et Cie Cunard. — Hâvre, 24 février, 9 juin 1885; Rouen, 10 novembre 1885, I, p. 135, 588, 589.

147. *Port de destination. Marchandises désinfectées d'après les règlements en vigueur à l'époque du chargement du navire.* — Un armateur ne commet pas une faute lorsqu'il charge à bord de son navire des marchandises provenant originairement d'un pays infecté, si ces marchandises revenues en France ont été désinfectées et si le chargement de ces marchandises dans ces conditions ne pouvait empêcher le navire d'être admis dans le port de destination, d'après les règlements alors en vigueur. — Foerster c. G. de Roy et Cie. — Hâvre, 17 novembre 1884, I, p. 138.

148. *Affrètement. Retard dans l'expédition. Force majeure. Preuve.* —Lorsque des retards ont été apportés soit dans l'embarquement, soit dans l'arrivée de la marchandise, et que le navire frété a été remplacé par un autre, l'armateur ne peut échapper à la responsabilité qui résulte pour lui de cette double inexécution de la charte-partie, qu'en invoquant et en prouvant d'une manière précise des cas de force majeure. — Cie Puglia c. Michalopulos. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

149. *Retard dans l'expédition. Protêt au cours du chargement.* — Dans les circonstances précitées, l'armateur ne saurait prétendre que le chargeur a accepté le remplacement du navire convenu par celui qui lui a été substitué, lorsque le chargeur a eu soin de faire des réserves à cet égard et que ces réserves ont été faites au début même, ou tout au moins au cours du chargement de la marchandise à bord du second navire. — Ibid.

150. *Vide sur le plein. Capitaine. Constatation au départ. Armateur engagé. Expertise à l'arrivée.* — Le capitaine, qui a pris l'obligation de faire constater le vide au départ, engage l'armateur en reconnaissant ce vide contradictoirement avec les agents des chargeurs, et ne peut revenir sur cette reconnaissance en faisant procéder à une expertise au port d'arrivée. — Bertolotto c. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

151. *Arrimage. Frais. Tonne. Poids embarqué. Usages de Bordeaux.* — Quand une charte-partie, faite en Angleterre, mais qui reçoit son exécution en France, stipule que les frais d'arrimage seront remboursés par le capitaine au chargeur à raison de 1 fr. 25 par tonne, il faut entendre par tonne le poids de mille kilogrammes, et non pas celui de 1.015 kilog., usité en Angleterre. De plus, l'arrimage se paie sur le poids embarqué, et non sur le poids délivré à l'arrivée. C'est du moins l'usage de la place de Bordeaux. — Pelletier c. cap. Martin. —Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

152. *Arrimage. Clause « le capitaine sera sous les ordres de l'affréteur ». Interprétation.* — L'armateur

est responsable des faits du capitaine, à moins qu'il ne soit expressément dérogé à ce principe par une clause formelle de la charte-partie. Une telle dérogation ne résulte pas, relativement à l'arrimage, de la clause suivante de la charte-partie : « Le capitaine, quoique nommé par l'armateur, sera sous les ordres et la direction de l'affréteur, en ce qui concerne l'emploi du navire, l'agence et autres arrangements. L'affréteur prend sur lui toute responsabilité qui surgirait des actes du capitaine signant les connaissements ou toute autre pièce d'après les instructions de l'affréteur. » — Fraissinet et Cie c. Mante frères et Borelli. — Cassation, 11 décembre 1888, IV, p. 516.

153. Belgique. — *Chargement défectueux vu l'état du navire. Acceptation par le fréteur. Faute.* — Est en faute et responsable du dommage le fréteur qui a autorisé un mode de chargement que son bateau ne pouvait supporter, surtout s'il savait que celui-ci avait été longtemps à vide et qu'il l'avait vu faire eau dès le commencement du chargement.— Lamot c. Ziesmer et Cie. — Bruxelles, 16 novembre 1887, III, p. 613.

154. Danemark. — *Clause de prompte expédition. Usages de France et de Danemark.* — D'après les usages reçus en Danemark et en France, le chargement des marchandises sur le navire doit avoir lieu dans les trois semaines au plus tard, lorsque le contrat stipule une « prompte expédition ». — Lund c. Marchand. — Cours sup. dan., 7 avril 1886, III, p. 252.

155. Italie. — *Affrètement du navire complet. Poids extraordinaire des marchandises. Droit du capitaine de refuser le chargement.* — Dans les contrats de *nolis ou fret à navire complet*, l'obligation de l'armateur ou du capitaine se réduit à mettre le bâtiment à la disposition de l'affréteur pour recevoir toutes les marchandises que peut contenir raisonnablement la jauge normale du navire, lesdites marchandises pouvant, d'ailleurs, être soulevées avec les moyens mécaniques du bord. Au cas où l'affréteur aurait indiqué d'une façon générale le chargement sans en désigner le poids, le capitaine peut refuser les marchandises d'un poids extraordinaire qui ne peuvent être soulevées par les engins mécaniques du bord, à moins que l'affréteur n'assume toutes les responsabilités du chargement. — Richards Vinci et Cie, c. cap. Prince. — Lucques, 27 juillet 1887, IV, p. 340.

156. *Engagement de charger à une époque fixe. Manque de place à bord. Clause de non-garantie de place. Signature du chargeur seul. Inefficacité.* — La compagnie de navigation, qui s'est engagée à charger une quantité déterminée de marchandises sur un vapeur donné, à une date fixée, est responsable des dommages qu'elle cause en refusant de les recevoir sous prétexte qu'il manque la place à bord. Et elle ne peut, pour s'affranchir de cette responsabilité, invoquer une clause imprimée du connaissement (alors surtout qu'elle a été signée du chargeur seul), d'après laquelle la délivrance du bon d'embarquement n'implique pas garantie et obligation de place à bord, et encore moins un usage reconnu dans le commerce maritime.—Gastaldi c. Podesta.—Gênes, 12 mai 1893, IX, p. 623.

Section 4

Obligation d'exécuter le transport.

157. France. — *Affrètement. Philadelphie. Glace dans le Delaware. Danger prévu. Départ. Capitaine. Absence de faute.* — Le capitaine ne peut être considéré comme en faute pour avoir affronté un danger de navigation qui, vu les conditions de temps et de lieu dans lesquelles a été conclu l'affrètement, devait y être naturellement prévu. — Spécialement, on ne peut lui reprocher d'avoir quitté le port de Philadelphie malgré les glaces charriées par la rivière Delaware, quand tel est l'état de ce cours d'eau pendant tout l'hiver et que la navigation s'y opère néanmoins comme d'habitude. — Cap. Barrett c. Trystram et Cie. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 716.

158. *Contrainte politique au départ. Force majeure.*—La contrainte politique, à laquelle le capitaine a cédé en devançant le départ, ne rentre pas dans l'application de la clause de la charte-partie qui vise les cas de force majeure survenus pendant le voyage et ayant pour effet, d'après le contrat, de dégager les parties de leurs obliga-

tions. — Cie Commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894. X, p. 747.

159. *Faculté de transbordement. Délégation imparfaite.* — La novation ne se présumant pas, l'indication faite au créancier de l'obligation par le débiteur d'un autre débiteur qui s'engage en ses lieu et place, ne décharge pas le premier débiteur envers le créancier, si ce dernier n'a expressément déclaré qu'il le libérait envers lui. Il y a simplement alors délégation imparfaite. (Code civil, art. 1271, 1273, 1275, 1277). — En conséquence, une compagnie de navigation, qui a conclu un contrat d'affrètement contenant la faculté de transbordement, ne peut pas repousser l'action de l'affréteur par une fin de non-recevoir tirée de ce que ce dernier aurait chargé ses marchandises sur un navire autre qu'un des siens, alors que le chargement n'a été ainsi opéré que sur sa simple indication. — Delhomme et Cie c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 23 juillet 1888, IV, p. 432.

160. *Faculté de transbordement. Mise à terre. Réexpédition nocturne.* — La clause, par laquelle le capitaine d'un navire à vapeur se réserve la faculté de transborder la marchandise en cours de voyage, l'autorise à mettre ladite marchandise à terre, le mot *transborder* ne devant pas être pris dans son sens strictement littéral, qui est de faire passer d'un bord à un autre bord ; mais, si la marchandise est mise à terre, le capitaine est tenu de faire diligence pour la réexpédier dans le plus bref délai possible. — Société anonyme de la Raffinerie de Chantenay c. Faure frères et Cie Hâvraise Péninsulaire. — Rennes, 10 janvier 1891, VI, p. 659.

161. *Faculté de transborder au Hâvre. Baisse des eaux. Transporteur. Transbordement dans son intérêt exclusif. Absence de force majeure. Lenteurs de réexpédition.* — Lorsque, une marchandise ayant été chargée à destination de Rouen, le connaissement réserve au transporteur le droit de transborder au Hâvre et de clore le voyage dans ce port, il est en faute si, usant de cette faculté en dehors de toute force majeure et dans le seul but de rentrer plus tôt dans la disposition de son navire, il le fait décharger au Hâvre sous prétexte de la baisse momentanée des eaux de la Seine, au lieu d'attendre leur relèvement, et occasionne un retard excessif à la marchandise en ne la réexpédiant que près d'un mois plus tard, au grand préjudice du destinataire. — Vainement invoquerait-il, pour justifier ses lenteurs, la pénurie de son matériel de navigation fluviale, car il pouvait toujours recourir au chemin de fer ou hâter la réexpédition en s'imposant quelques frais supplémentaires. — Méras et Ingniet c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Hâvre, 19 juin 1894, X, p. 230.

162. *Transbordement à Pauillac. Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Interprétation. Transporteur intermédiaire. Faute. Premier transporteur responsable.* — Quand un transporteur s'engage à transporter des marchandises de St-Denis à Bordeaux d'après un connaissement qui contient une clause ainsi conçue : « Si le navire opère à Pauillac par Bordeaux, le règlement du fret sera établi sur le poids reconnu par la douane de Bordeaux, mais le transport de Pauillac à Bordeaux et les frais de gabarrage et de pesage resteront aux frais et risques de la marchandise », cette clause a simplement pour effet de laisser à la charge du destinataire les cas fortuits pouvant se produire dans le transport de Pauillac à Bordeaux, de créer une présomption en faveur du transporteur et de déplacer l'obligation de la preuve à faire. — Mais elle ne saurait dégager le transporteur de toute responsabilité pour les fautes qu'il peut commettre ; elle ne saurait davantage le couvrir des fautes commises par le gabarrier qui a pris charge de la marchandise à Pauillac, pour la transporter jusqu'à Bordeaux. — En conséquence, lorsque des avaries sont survenues par la faute du gabarrier, le transporteur principal doit en être déclaré responsable. L'allège n'est, en effet, qu'une continuation du navire et du voyage, le gabarrier n'est lui-même qu'un préposé du transporteur primitif, et la faculté que ce dernier s'est réservée de transborder à Pauillac ne peut détruire son obligation de transporter la cargaison jusqu'à Bordeaux et d'en effectuer la livraison dans cette ville.

— Faure frères c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713.

163. *Transbordement à Pauillac. Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Interprétation. Faute du transporteur intermédiaire. Transporteur principal irresponsable.* — Quand un connaissement porte : 1° que les frais du transport de Pauillac à Bordeaux restent à la charge du destinataire ; 2° que le fret sera toujours dû, dès que le débarquement aura été opéré à Pauillac ; ces deux clauses sont valables et doivent être interprétées de la manière suivante : 1° La présomption de faute, existant d'après le droit commun contre le transporteur, est remplacée par une présomption contraire en sa faveur ; 2° Pour le transport de Pauillac à Bordeaux, le transporteur a la faculté de se substituer un mandataire, qui le couvre à moins de faute ou de dol dans le choix de ce mandataire. - Rouzaud fils c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 31 octobre 1888, III, p. 577.

164. *Transbordement à Pauillac. Fin du voyage. Faculté accordée au capitaine.* — La faculté, accordée au capitaine de transborder à Pauillac des marchandises embarquées pour Bordeaux, ne saurait avoir pour conséquence de faire considérer le voyage comme terminé à Pauillac. Cette clause n'a pour but que d'autoriser le capitaine à recourir à des allèges en cas de nécessité et aux frais de la cargaison. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Faure frères. — Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 13.

165. *Transbordement sans nécessité. Fréteur responsable.* — L'armateur est responsable envers le chargeur de toutes les conséquences du préjudice causé à ce dernier par l'inexécution de la charte-partie. Spécialement, lorsqu'un navire a été substitué, sans raison légitime, à celui qui avait été frété, et qu'un marché conclu par le chargeur a été résilié par ce seul fait que la marchandise a été présentée à l'acheteur du bord d'un navire autre que le navire désigné, l'armateur doit indemniser le chargeur de toutes les conséquences de cette résiliation. — Cie Puglia c. Michalopulo. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

166. *Transbordement. Protêt au cours du chargement du second navire.* — Dans les circonstances précitées, l'armateur ne saurait prétendre que le chargeur a accepté le remplacement du navire convenu par celui qui lui a été substitué, lorsque le chargeur a eu soin de faire des réserves à cet égard et que ces réserves ont été faites au début même, ou tout au moins au cours du chargement de la marchandise à bord du second navire. — Cie Puglia c. Michalopulo. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

167. *Clause autorisant les variations de route. Voyage de Valence à Bordeaux. Escale à Rouen. Changement de voyage.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à varier de route lui donne bien le pouvoir de faire subir à sa route certaines déviations, mais elle ne lui laisse pas la faculté de changer le voyage, qui est déterminé par le port de départ et le port de destination. — Spécialement doit être considéré, non comme une déviation de route, mais comme un chargement de voyage, le fait par le capitaine de conduire son navire à Rouen dans un voyage de Valence à Bordeaux. — Castel-Samès c. Yruretagoyena.—Bordeaux, 3 août 1891, VII, p. 426.

168. *Clause autorisant toutes escales. Voyage direct. Déroutement. Préjudice. Absence.* — Lorsque des connaissements, signés par les agents de l'armateur, indiquent que le navire se rendra directement à un port de destination déterminé où les marchandises seront débarquées, le navire ne peut se rendre auparavant à un port plus éloigné, encore bien que les connaissements stipulent en faveur du navire la faculté de faire escale. — Les escales ainsi autorisées ne peuvent s'entendre que d'escales sur la route. L'envoi du navire dans un port plus éloigné que le port de destination constitue un déroutement qui rend l'armateur responsable des pertes et dommages qui ont pu en résulter pour le destinataire. — Mais l'armateur, quoique fautif, n'est passible d'aucuns dommages-intérêts, lorsqu'il n'est pas prouvé que le destinataire des marchandises ait éprouvé, du fait du déroutement, un préjudice quelconque qui en soit la conséquence di-

recte. — Rouen, 9 mai 1892, VII, p. 32.

169. *Voyage direct. Voyage intermédiaire- Retard préjudiciable à l'affréteur.* — L'affréteur d'un navire pour un voyage direct, en l'espèce de Fiume à Poti, a droit à des dommages-intérêts pour inexécution du contrat, si le navire, au lieu de faire le voyage direct, a effectué d'abord un voyage intermédiaire, lequel a occasionné un retard préjudiciable à l'affréteur. —Micrulachi c.cap. Girardi. — Marseille, 22 novembre 1889, V, p. 510.

170. *Vapeur direct. Sens de ce mot.* — On doit entendre par « vapeur direct » un vapeur qui, partant d'un port désigné, pour arriver à un autre port désigné, suit une ligne normale qui n'implique aucun retour en arrière, aucune déviation accentuée, aucune navigation au delà du port de destination. — En conséquence, doit être considéré comme direct un vapeur qui, tout en suivant une ligne progressive, fait de courtes escales sur sa route. — Micrulachi c. Martin. — Marseille, 18 novembre 1891, VII, p. 315.

171. *Affrètement conclu pour plusieurs ports avec faculté pour l'affréteur de donner ordre pour l'un quelconque de ces ports. Charte-partie. Interprétation. Règles admises dans la généralité des ports indiqués.* — Lorsqu'une charte-partie comprend plusieurs ports de destination, et que l'affréteur s'est réservé la faculté de donner ordre pour l'un quelconque de ces ports, on doit interpréter cette charte-partie d'après les règles admises dans la généralité des ports indiqués, plutôt que d'après les usages particuliers du port de décharge. — Jackson Brothers et Cory c. Lecat et Matissart. — Hâvre, 28 janvier 1888, III, p. 701.

172. *Plusieurs ports désignés pour le déchargement. Ports voisins du port d'attache. Bonification sur le fret. Interprétation. Port d'Espagne. Connaissement. Droits de douane et de décharge.* — Quand un contrat d'affrètement, désignant plusieurs ports pour le déchargement, alloue une bonification plus ou moins considérable sur le fret, si le navire est dirigé sur un port plus ou moins voisin du port d'attache, cette clause est inspirée par l'intérêt du propriétaire du navire d'amener les affréteurs à l'envoyer décharger dans un lieu rapproché de ce port. On ne saurait, en interprétant cette clause, décider que, si le navire décharge à Barcelone, où la bonification est de moitié moindre que dans un port français de la Méditerranée, les droits de douane dits de décharge doivent être mis à la charge de l'armateur, la différence de bonification résultant précisément de l'existence dans un port espagnol de ces droits de décharge, quand d'ailleurs une clause expresse des connaissements laisse ces droits à la charge exclusive de la marchandise déchargée dans un port d'Espagne. — Dreyfus frères et Cie c. Cyprien Fabre et Cie. — Marseille, 3 octobre 1888, IV, p. 440.

173. *Port de destination. Autorité locale. Mesures sanitaires. Refus de laisser entrer le navire. Retour au port de charge. Force majeure.* — Les mesures prises par un gouvernement étranger en considération de l'état sanitaire du pays d'expédition d'un navire constituent des actes d'autorité, qui peuvent avoir pour les parties le caractère et produire les effets de la force majeure. Telle est la mesure par laquelle l'autorité locale étrangère interdit l'entrée du port à un navire pour cause sanitaire. — Une telle mesure équivaut à une interdiction de commerce pour le navire qui en est l'objet. — O. Fœrster c. G. de Rey et Cie. — Hâvre, 17 novembre 1884, I, p. 138.

174. *Port de destination. Port de Rouen. Capitaine obligé d'y transporter la cargaison. Variation dans la profondeur d'une barre à franchir. Absence de force majeure. Allègement aux frais du destinataire.* — Lorsque dans une charte-partie, le port de Rouen a été indiqué comme port de destination et de déchargement, le capitaine est obligé de transporter la marchandise jusque dans ce dernier port; en conséquence, il doit seul supporter les frais de relâche et d'allègement qu'il a faits au Hâvre.— Le capitaine, pour se dégager de cette responsabilité, ne saurait invoquer l'abaissement des eaux dans l'estuaire de la Seine : la variation des profondeurs d'eau à cet endroit ne peut être, en effet, considérée com-

me un cas de force majeure ; cette variation constitue l'un de ces incidents qui doivent être prévus quand se forme la charte-partie, et le capitaine, en acceptant ladite convention, s'est par cela même obligé à prendre toutes les mesures nécessaires pour se rendre au port de déchargement qui s'y trouve indiqué. — Le capitaine ne saurait se prévaloir davantage du mot « allègement » inséré dans la charte-partie ; ce mot ne s'applique qu'au cas où l'eau manquant dans le port de Rouen, il y aurait lieu d'avoir recours à des allèges pour arriver à quai. — Cap. Olsen c. Deutsh et ses fils. — Rouen, 18 juillet 1887, III, p. 188.

175. *Port de destination. Port de Rouen. Frais de relâche et d'allègement au Hâvre. Capitaine. Responsabilité.* — Le capitaine, qui accepte de transporter une cargaison dans un port déterminé, est censé connaître tous les obstacles résultant de la situation de ce port, et il ne peut faire retomber sur les affréteurs les dépenses que ces obstacles lui ont occasionnées. Notamment, le capitaine qui a accepté de transporter une cargaison à Rouen ne peut réclamer aux affréteurs les frais de l'allègement auquel il a dû procèder au Hâvre pour franchir l'embouchure de la Seine. Il en est ainsi surtout lorsque ce capitaine n'a consenti à se rendre à Rouen qu'après avoir exigé un fret spécial et relativement élevé. — Cap. Townie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 6 juillet 1887, III, p. 285 ; 7 mai 1888, IV, p. 245 ; — Cassation, 4 juin 1890, VI, p. 129.

176. *Port de destination entre Bordeaux et Hambourg ou aussi près que le navire pourra approcher. Port de Saint-Nazaire.* — Quand la charte-partie indique pour destination un port entre Bordeaux et Hambourg, ou aussi près que le navire pourra approcher en sécurité, et que Nantes a été désigné, le capitaine peut s'arrêter à Saint-Nazaire, si le tirant d'eau de son navire ne lui permet pas de monter jusqu'à Nantes. Et Saint-Nazaire sera le port de destination, si la déclaration en douane y a été faite, si les marchandises ont été transbordées sur des gabarres pour remonter à Nantes aux frais du destinataire, et si le poids du chargement a été pris sur celui porté aux connaissements. — Semensen et Faillite Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay. — Rouen, 20 février 1888, IV, p. 531.

177. *Blocus du port de destination. Capitaine. Port voisin. Marchandises. Dépôt en transit de douanes. Absence de faute. Provisions de bouche. Nature périssable. Réquisitions militaires. Disparition. Armateur. Irresponsabilité.* — En cas de blocus du port de destination, le capitaine qui se rend dans le port le plus voisin et y dépose les marchandises en transit de douanes, aux termes de son connaissement, ne commet aucune faute. Il n'est pas nécessaire que le blocus ait été établi conformément à la convention de Paris de 1856 ; il suffit qu'il ait été officiellement déclaré. — Si des provisions de bouche ainsi débarquées ont ensuite disparu, il faut attribuer cette disparition soit à leur nature périssable, soit aux réquisitions dont elles ont pu être l'objet. On ne peut faire grief au capitaine de ne les avoir pas réalisées ou de ne les avoir pas ramenées au port de charge, s'il y avait lieu de croire que le blocus serait de courte durée. — Lechartier c. Cie gén. Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 632.

178. *Arrivée du navire à destination. Retard. Époque précise non stipulée.* — Le retard dans l'arrivée à destination ne peut donner lieu à des dommages-intérêts au profit du chargeur, que si l'époque de l'arrivée du navire a été formellement stipulée. — Patin, Pinard et autres c. Barker et Cie Gén. Transatlantique. — Bordeaux, 20 mai 1887, III, p. 277.

179. *Lieu de destination. Désignation ultérieure. Désignation primitive modifiée par l'affréteur. Conséquences.* — Quand la charte-partie porte que le navire doit se rendre dans un port qui lui sera ultérieurement désigné avant son départ, l'affréteur conserve jusqu'à ce moment la faculté de faire cette désignation, et même, après en avoir fait une première, de la modifier, pourvu que cette modification soit faite avant le départ du navire, époque fixée par la convention. La seule conséquence pouvant résulter de ce que l'affréteur change le port de destination est de le rendre responsable vis-à-vis du na-

vire du préjudice qu'il lui causerait si le capitaine, sur la foi de l'indication première, avait pris des engagements qu'il ne pourrait plus remplir. — Gouraud père et fils c. Fleuriot frères. — Nantes, 12 avril 1890, VI, p. 445.

180. *Difficultés d'accostage. Hasard de navigation. Frais d'allèges.* — Les difficultés d'accostage constituent des hasards de navigation à la charge du navire, et les frais d'allèges qui en résultent ne peuvent être réclamés par le capitaine à l'affréteur. — Dauchez c. Lanœ. — Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 533.

181. *Clause « le capitaine doit se présenter chez les agents de l'affréteur ». Droit des agents des affréteurs de choisir le courtier.*— En principe et à défaut de convention contraire, c'est le capitaine qui a le droit de choisir le courtier chargé de la conduite du navire. — Mais ce choix appartient à l'agent des affréteurs, au cas où il est stipulé dans la charte-partie que le capitaine devra, aussitôt l'arrivée du navire au port de décharge, se présenter chez l'agent des affréteurs, et, suivant les instructions reçues de lui, y déclarer en douaue ledit navire. — Pruvost c. cap. Porter. — Boulogne-sur-mer, 28 septembre 1886, IV, p. 419.

182. Allemagne. — *Faculté de transborder en cours de route. Formalités de douane après transbordement.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec faculté de transbordement en cours de route, le capitaine doit veiller à l'accomplissement des formalités de douane à remplir pendant le voyage pour assurer son achèvement jusqu'à destination, bien que le transbordement ait eu lieu sur le navire d'un autre armateur et que la marchandise n'ait été retenue, par suite du défaut d'expédition en douane, que dans un port situé au délà du lieu de transbordement.— Vainement le capitaine alléguerait-il que, le connaissement étant à ordre, il ne pouvait connaître et prévenir aucun réceptionnaire de la rétention de la marchandise, s'il ne peut établir en avoir avisé l'expéditeur en temps utile. — Grapow et Wellermann c. la Deutsche Levante Linie. — Trib. sup. hans., 13 mai 1893, IX, p. 552.

183. *Impossibilité d'atteindre le port de destination. Faculté pour le capitaine de débarquer dans un autre port. Interprétation.* — La clause du connaissement portant que, au cas où le navire ne pourra aborder au port de destination, le capitaine aura la faculté de débarquer les marchandises dans un autre port qu'il considère comme sûr (the master to have the option of landing the goods at any other port which he may consider safe), n'emporte pas pour le capitaine le droit de choisir à son gré le nouveau port, mais emporte, au contraire, pour lui l'obligation de choisir le port le plus rapproché du lieu de destination. — Lizold, Colmans et Cie c. Cie Cosmos. —Oberlandg. de Hambourg, 12 novembre 1887, III, p. 740.

184. Angleterre. — *Clause autorisant le capitaine à faire toutes escales. Restriction aux ports de la route géographique.*— Les termes généraux d'une clause de connaissement doivent être limités et interprétés d'après l'objet particulier du contrat. La clause de déviation, escales, etc., ne peut, quelque générale qu'elle soit, s'appliquer qu'aux ports sur la route. — Avec cette clause, le navire ne peut faire aucune escale qui l'éloigne de son port de destination. — Margetson c. Atlantic Eastern steamship C°. — Cour suprême de judicateu, 22 janvier 1892, VII, p. 449.

185. *Faculté de faire escale. Interprétation.* — Lorsqu'un connaissement porte « que le navire est affrété à Fiume, pour Dunkerque, avec le droit de faire escale dans tout port et en tout ordre », la faculté de faire escale, ainsi stipulée, vise uniquement les ports qui se trouvent sur la route ordinaire et ne permet que la déviation rigoureusement nécessaire pour y relâcher. En conséquence, le capitaine d'un navire affrété dans les conditions précitées, commet une faute en se rendant à Glasgow avant d'aller à Dunkerque, et il doit supporter la responsabilité du naufrage qui s'est produit pendant cette déviation. — Leduc et Cie c. Ward et autres. — C. sup. de judic., 13 février 1888, III, p. 745.

186. *Connaissement. Escale. Faculté. Interprétation.* Le connaissement seul fait foi vis-à-vis d'un porteur régulier. — En conséquence, si des marchandises, qui, d'après la

connaissement, devaient être transportées d'un port à un autre, avec faculté d'escales, ont péri avec le navire pendant une escale dans un port situé en dehors de la route, l'armateur répond, envers le porteur du connaissement, des conséquences de la déviation, bien que le chargeur sût que le navire chargeait en cueillette. — Leduc et Cie c. Ward et autres. —Haute Cour de Justice, 29 juin 1887, III, p. 218.

187. *Affréteur. Droit de transborder en cas de retard. Abordage. Interruption du voyage. Capitaine. Obligation d'aviser l'affréteur.* — Quand la charte-partie stipule, qu'en cas de retard de plus de 72 heures, l'armateur doit donner à l'affréteur la faculté de transborder immédiatement la cargaison par un autre vapeur, le capitaine dont le voyage est interrompu par un abordage doit aussitôt avertir son affréteur. — Et cet avis est valablement donné au courtier qui a conclu l'affrètement. — Oleina and Cie c. A. Meling. — Cour Suprême de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

188. *Port de relâche. Choix. Avis des chargeurs.* — Pour choisir son port de relâche, le capitaine n'a aucun avis à demander aux chargeurs. — Phelps c. Hill. — Cour suprême de judicature, 28 février 1891, VII, p. 69.

189. *Déviation. Interdiction. Définition.* — En principe, toute déviation est interdite au capitaine. — Ne constitue pas une déviation le fait par un capitaine, forcé d'entrer en relâche, de préférer au port le plus proche un port un peu plus éloigné, mais qui lui présente d'incontestables avantages. — Phelps c. Hill. — Cour suprême de judicature, 28 février 1891, VII, p. 69.

190. BELGIQUE. — *Retard. Mise en demeure. Dommages-intérêts.* — Si, aux termes de l'art. 1146 du C. c., le débiteur ne peut être tenu de dommages-intérêts du chef de retard qu'autant qu'il a été mis en demeure, il en est autrement en matière maritime, l'art. 83 de la loi du 21 août 1879 rendant le capitaine responsable de dommages-intérêts, lorsque, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge. — Eyre c. Balcaen. — Gand, 3 mai 1886 et 18 juillet 1885, II, p. 67.

191. *Date de départ approximative. Latitude.* — Les termes « départ vers le 15 août » doivent être entendus comme devant laisser une certaine latitude de partir avant ou après cette date. — Le départ au 26 août peut être considéré comme rentrant dans les prévisions. — Cap. de Myttenaere c. Aug. Blumenthal. — Anvers, 28 janvier 1893, IX, p. 258.

192. *Transport divisé. Quantité pour chaque steamer. Date du départ de chaque navire. Interprétation rigoureuse.* — Lorsqu'une ligne de navigation s'est engagée à transporter une quantité minima de marchandises par chacun de ses steamers, la circonstance qu'elle a pris, par un steamer précédent, plus que la quantité minima stipulée, ne l'autorise pas à transporter moins que cette quantité le départ suivant. — Spécialement, la marchandise ayant dû être embarquée par un steamer partant le samedi, est insuffisante l'offre de charger sur un steamer partant le mardi suivant. — Berneck c. Société de navigation Belge-Américaine. — Anvers, 21 octobre 1887, III, p. 615.

193. *Charte-partie. Port voisin. Sens.* — Lorsque, dans une convention d'affrètement, il a été stipulé qu'avant de prendre charge, un steamer pourrait se rendre dans un port voisin, pour y opérer son déchargement, il ne faut pas s'arrêter au sens littéral de ces termes ; il faut entendre par là tout port se trouvant à une distance que le steamer peut franchir en quelques heures. — Robertson c. Balcaen et Cie. — Gand, 22 mai 1886, II, p. 202.

194. *Interruption de voyage. Capitaine. Responsabilité. Frais d'ouvriers.* — Le capitaine est responsable des dommages qui sont la conséquence directe du voyage interrompu, tels que frais de séjour, transport de la marchandise et retard dans la délivraison, pour autant que les marchandises sont arrivées à destination plus tard qu'elles auraient pu y être délivrées si le navire les y eût apportées. Le capitaine n'est pas tenu des frais des ouvriers restés inactifs pendant tout le temps jusqu'à l'ouverture de la navigation ni des dommages-intérêts pour retard pendant la

même période. — Société Cockerill c. Cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1890, VI, p. 82.

195. *Tirant d'eau. Indication du maximum. Faculté de transbordement. Port le plus voisin.* — L'indication du maximum de tirant d'eau que pouvaient avoir les steamers se dirigeant sur le lieu d'arrivée ne constitue pas une faculté de transborder dans n'importe quel port du monde, mais permet le transbordement dans le port le plus voisin. — Leflère et Cie c. Betim et Aciéries d'Angleur. — Anvers, 8 novembre 1892, VIII, p. 393.

196. *Transbordement en cours de route. Capitaine. Faute. Retard. Responsabilité.* — Est en faute le capitaine qui, en cours de route, a débarqué certaines quantités de grains, les a mises à bord d'une allège pour traverser une passe, ne les a pas rechargées sur son navire, mais les a fait prendre par un autre steamer qui ne les a conduites à destination que deux ou trois mois plus tard. — Cap. Griffiths c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

197. *Escale rétrograde. Charte-partie. Absence de prohibition. Non-violation du contrat.* — Ne constitue pas une violation de la convention d'affrètement le fait d'avoir fait escale à Hambourg pour compléter le chargement du navire, lorsqu'il ne ressort pas de la convention qu'on a entendu interdire l'escale, même rétrograde, dans un port voisin d'Anvers. — Cap. de Myttenaere c. Aug. Blumenthal. — Anvers, 28 janvier 1893, IX, p. 258.

198. *Clause d'échelles directes ou rétrogrades. Application aux ports situés sur la ligne commerciale. Navire partant d'Anvers pour l'Extrême-Orient. Port de Glasgow.* — La clause « d'échelles directes ou rétrogrades » autorise le navire assuré à faire des relâches pour charger et décharger, non seulement dans les ports qui se trouvent sur la ligne géographique du voyage indiqué, mais également sur la ligne commerciale, c'est-à-dire sur l'itinéraire qu'ont l'habitude de suivre les navires qui font des voyages vers les régions indiquées, même si cet itinéraire s'écarte de la ligne géographique. — Les navires, mis en charge à Anvers pour l'Extrême Orient, vont généralement compléter leur chargement dans un port voisin, soit à Londres, à Hambourg, à Liverpool ; ces ports sont compris dans les échelles permises par la police d'assurance. — Il n'en est pas de même du port de Glasgow, qui ne peut être considéré comme un port d'échelle ordinaire pour un steamer partant d'Anvers. — Nyssens frères et Cie c. Cie d'Assurances Franco-Hongroise. — Sent. arb. Belge, 11 février ; Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 90 et 616.

199. *Clause permettant de faire escale ou de transborder. Interprétation.* — La clause du connaissement conçue en ces termes : « With liberty to call, receive and carry goods of all kinds, below and on deck, and land cargo, coal and passengers at any port or ports, in any rotation and to tranship cargo from any intermediate port to it destination », est une clause usuelle. — Elle a pour but de permettre au navire de faire escale ou de transborder des marchandises dans la plus large mesure, mais seulement dans les ports moins éloignés que le port de destination. — Fichter frères c. Société anonyme des chemins de fer économiques et Snyers et Cie. — Bruxelles, 3 février 1887, III, p. 79.

200. *Capitaine. Transport à destination. Obligation, sauf autorisation expresse de transborder.* — L'exécution d'une obligation ne pouvant être divisée entre débiteur et créancier, le capitaine de navire a, conformément à l'article 30 de la loi du 21 août 1879, l'obligation de transporter jusqu'à leurs ports de destination toutes les marchandises qu'il a embarquées, à moins qu'une clause du connaissement ne l'autorise à transborder ou qu'il justifie d'un cas fortuit ou de force majeure. — Cap. Griffiths c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

201. *Capitaine. Impossibilité d'arriver au port de destination.* — En principe, un capitaine qui accepte de se rendre dans un port, est censé connaître les obstacles provenant de la situation de ce port, et est responsable s'il a pris un engagement qu'il ne peut tenir. — Cette responsabilité cesse, si l'obstacle n'est survenu que postérieurement à l'affrètement. — Lund et Cie c. Jepsen et Peterson

— Anvers, 21 septembre 1885, II, p. 72.

202. — *Port de destination. Glaçons. Débarquement dangereux. Déchargement dans un port plus sûr.* — Lorsque le port de débarquement est rendu dangereux au navire et à la cargaison par les glaçons, le capitaine, qui a la garde du navire et de la cargaison, ne peut pas exposer soit l'un et l'autre, soit même le navire seul, à un danger sérieux qui peut être évité ; il fait bien de fuir ce danger en se rendant dans un port plus sûr, sauf à payer les dommages dus pour interruption de voyage. — Société Cockerill c. cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1892, VI, p. 82.

203. *Transport sans clause de glaces. Capitaine. Obligation de se rendre au port de destination.* — Le capitaine, qui s'est engagé à faire un transport sans clause de glaces, a l'obligation, si les glaces l'empêchent de se rendre au port de destination, d'attendre avec son chargement et de s'y rendre le plus tôt possible. Il ne peut débarquer son chargement ailleurs, soit que les glaces l'empêchent d'arriver au port de destination, soit qu'elles le forcent à partir de ce port avant qu'il ait eu le temps de débarquer. — Société Cockerill. c. cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1890, VI, p. 82.

204. *Retard dans l'arrivée. Navigation normale. Armateur irresponsable.* — Le batelier qui a frété son bateau sans s'engager à arriver au lieu de destination à date fixe ni à délivrer la marchandise à un ou plusieurs navires en chargement et dont le jour de départ aurait été porté à sa connaissance n'encourt aucune responsabilité, s'il effectue son voyage dans les conditions normales et ordinaires, et avec la rapidité usuelle, en rapport avec la longueur de la route et les dangers de la navigation. Il faut laisser au batelier une certaine latitude dans l'appréciation des circonstances de la navigation qui peuvent nuire tant au bateau qu'au chargement, l'intérêt d'arriver à destination et d'avoir son bateau libre le plus vite possible poussant suffisamment le batelier à ne pas perdre de temps en cours de route. — Anvers, 25 septembre 1890, VI, p. 325.

205. *Clause d'adresse. Déclaration du navire en douane. Courtiers de l'affréteur. Qualité. Absence de justification immédiate. Capitaine. Refus de les employer. Dommages-intérêts.* — En l'état d'une clause de la charte-partie, d'après laquelle le capitaine devra s'adresser, pour la déclaration du navire en douane, aux courtiers de l'affréteur, le capitaine ne saurait, sans encourir des dommages-intérêts, refuser le ministère des agents de ces courtiers au port de déchargement, par cela seul qu'ils ne peuvent lui justifier de suite de leur qualité, et s'adresser immédiatement à d'autres courtiers, sans laisser à ces agents le temps de rapporter cette justification. — J.-B. Preters et Cie c. cap. Johnson. — Anvers, 7 juin 1893, IX, p. 585.

206. Danemark. — *Clause de glaces. Journal du bord. Preuve insuffisante.* — Lorsque le capitaine est autorisé à décharger au port le plus voisin en cas d'empêchement par les glaces, le journal du bord ne constitue pas une preuve suffisante de la nécessité où s'est trouvé le capitaine d'user de cette faculté. — Trib. Maritime de Copenhague, 17 octobre 1888, VI, p. 326.

207. Egypte. — *Retard dans le transport. Indemnité. Surestaries. Assimilation impossible.* — Les surestaries stipulées au contrat d'affrètement ne le sont qu'en faveur du capitaine, et le juge qui alloue une indemnité à l'affréteur, pour retard dans le transport de la marchandise, ne peut la calculer sur leur montant. — Giovani Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, IX, p. 277.

208. Etats-Unis. — *Clause : « routes nord ». Voyage de Gibraltar à Boston. Interprétation.* — L'insertion de la clause « routes nord » s'explique par la nature du chargement, dont la conservation exige une température relativement froide ; les eaux les plus froides sont celles qui se trouvent au nord du Gulf-Stream. En conséquence, il y a lieu d'annuler le jugement qui n'a pas précisé les diverses routes suivies en général par les navires se rendant de Gibraltar à Boston et indiqué ensuite celle que le navire aurait dû prendre spécialement, pour rester fidèle aux termes de la charte-partie. — Cour supr. des Etats-Unis, 25 avril 1887, III, p. 362.

209. ITALIE. — *Capitaine. Navire déclaré prêt à partir. Séjour au port. Réparations. Violation du contrat.* — Lorsque le capitaine s'est obligé à *partir sans délai*, en déclarant le bâtiment *prêt, solide et bien étanche propre à la navigation*, il viole le contrat s'il séjourne au port pendant vingt-cinq jours environ, pour faire réparer le navire. — Pandolino c Lagorio Giuseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1898, IX, p. 640.

210. *Inexécution. Changement de route inévitable. Force majeure. Capitaine. Preuve à faire.* — Constituent une force majeure les événements et circonstances qui ont empêché le capitaine de suivre la route indiquée au contrat d'affrètement et de satisfaire aux obligations du contrat. Le capitaine qui veut se couvrir, lui et l'armateur, de la responsabilité encourue pour n'avoir pas suivi la route imposée par le contrat, doit indiquer spécifiquement les faits constitutifs de la force majeure. — Merli et Lagaro c. Sferruza. — Cassation, Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

SECTION 5

Obligation de délivrer les marchandises.

211. FRANCE. — *Avarie commune. Règlement ailleurs qu'à destination. Délivrance du chargement. Engagement exigé du destinataire. Réserves. Caution.* — Lorsqu'un affrètement indique que les avaries communes, s'il y en a, seront réglées ailleurs qu'au lieu de destination, le capitaine n'est pas fondé à subordonner la délivrance du chargement à un engagement du consignataire de payer sa part éventuelle d'avaries communes. — Le consignataire, ayant toujours le droit de constater, en principe, qu'il y avait lieu à règlement, remplit suffisamment son obligation à cet égard en acceptant les réserves du capitaine de former, devant le tribunal compétent, son action en contribution, et en lui offrant caution pour le paiement, s'il y a lieu. — Allatini et Cie c. Florio Rubattino. — Marseille, 16 septembre 1890, VI, p. 565.

212. *Dommages susceptibles d'assurance. Armateur. Clause d'exonération. Nature du dommage. Preuve.* — La clause qui affranchit l'armateur des dommages susceptibles d'être assurés l'oblige, lorsqu'il l'invoque, à justifier de la nature du dommage. — D'Alayer c. Cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

213. *Fautes du capitaine et de l'équipage. Clause d'exonération dans le « management ». Sens de ce mot. Déficit.* — Lorsqu'un connaissement anglais exonère l'armateur de la responsabilité des fautes des pilotes, de l'équipage et du capitaine dans le *management or navigation of the ship*, le mot *management* ne peut être interprété dans le sens de la direction ou exploitation commerciale; il doit l'être dans le sens des maniements et travaux qu'en dehors de la direction nautique, l'équipage et le capitaine peuvent avoir à accomplir dans le navire. — Une pareille clause ne peut donc exonérer l'armateur de la responsabilité d'un déficit. — Diemer et Poupardin c. Cap. Freeman, Cie des Docks et autres. — Marseille, 6 mai 1892, VIII, p. 103.

214. *Fautes du capitaine. Exonération. Armateur. Faute personnelle. Responsabilité.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, ne le dégage pas des conséquences de sa faute personnelle. — Spécialement, la compagnie de transports qui a fait charger des marchandises inflammables sans les signaler en temps utile au capitaine, répond des conséquences de leur arrimage dans la soute aux poudres, que le capitaine a opéré par ignorance de leur contenu, et cela quoique la compagnie fût exonérée par les connaissements de tous vices d'arrimage. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpf. — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 132.

215. *Fautes du capitaine. Clause d'exonération. Application aux fautes nautiques. Opérations commerciales du navire. Inapplication.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine ne s'applique qu'à la conduite proprement dite, non aux opérations commerciales du navire. — D'Alayer c. Cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

216. *Faute du capitaine. Clause d'exonération. Validité. Faute nautique. Faute commerciale. Non-lieu à distinction. Marchandises portées au connaissement. Manquant. Capi-*

taine. Responsabilité exclusive. — Est valable la clause du connaissement qui exonère l'armateur de tout fait ou faute du capitaine, sans distinguer entre la faute nautique et la faute commerciale. — Spécialement, en l'état de cette clause, si le capitaine ne représente pas les marchandises en nombre égal à celui qu'il a reçu d'après le connaissement, ce fait, qui constitue, d'ailleurs, une faute nautique, n'engage que sa propre responsabilité. — Lindsay, Gracie et Cie c. Simon. — Nîmes, 13 mars 1893, IX, p. 178.

217. *Vol. Clause d'exonération. Jurisprudence anglaise. Application au vol par des tiers. Vol par les gens de mer. Inapplication. Preuve du vol. Charge de l'armateur.* — La clause d'exonération du vol, d'après la jurisprudence anglaise, ne s'applique qu'au vol commis par des tiers et non à celui commis par les gens de mer, et laisse, d'ailleurs, la preuve du vol à la charge de l'armateur. — D'Alayer c. Cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

218. ALLEMAGNE. — *Avarie. Voie d'eau. Vice propre.* — Lorsqu'une cargaison a été avariée par une voie d'eau et que la force majeure n'est pas prouvée, on doit présumer le vice propre du navire et rendre l'armateur responsable de l'avarie. — Cap. Henry Blanc c. Robert Carr. — Trib. sup. hanséatique, 27 juin 1887, III, p. 462.

219. *Echouement. Soins donnés par le capitaine à la cargaison après le sinistre. Non-lieu à indemnité spéciale.* — Le capitaine du navire échoué ne peut réclamer, pour les soins qu'il a apportés à la cargaison, dans l'intérêt des ayants-droit, que ses frais d'entretien et le montant de ses loyers, pendant le temps qu'il a employé dans ce but. Parmi les devoirs du capitaine, l'art. 504 mentionne celui de veiller de son mieux, et suivant les circonstances, sur la cargaison, dans l'intérêt des ayants-droit, et cela, sans lui allouer d'indemnité spéciale. — Surman fils et Cie c. Siedenburg, Wendt et Cie. — Trib. sup. hans., 12 juillet 1887, III, p. 458.

220. ANGLETERRE. — *Loi allemande. Capitaine. Vente de marchandises en cours de route. Justification.* — D'après la loi allemande, le capitaine qui a vendu des marchandises en cours de route se justifie en prouvant qu'il a agi conformément aux avis des personnes compétentes. — Boustead c. Armateurs. — Hte C. de justice, 17 mars 1891, VII, p. 62.

221. *Loi anglaise. Capitaine. Vente de marchandises en cours de route. Nécessité non prouvée. Responsabilité.* — D'après la loi anglaise, le capitaine qui a vendu des marchandises en cours de route reste responsable si le réclamateur prouve que la vente n'était pas inévitable. — Boustead et Cie c. Armateurs. — Hte C. de justice, 17 mai 1891, VII, p. 62.

222. *Destinataire inconnu. Vente de la cargaison par le capitaine. Prélèvement sur le prix.* — Quand un capitaine, malgré tous ses efforts, ne peut parvenir à découvrir le réclamateur porté à ses connaissements, il est en droit de vendre au mieux le chargement, et de prélever sur le produit de cette vente, outre son fret et ses frais de déchargement, une indemnité pour le temps perdu à attendre le réclamateur et à se procurer un acheteur pour le chargement. — Marshall c. Wright. — Belfast, 9 novembre 1887, III, p. 605.

223. *Manquant au déchargement. Connaissement. Force probante. Responsabilité de l'armateur. Preuve contraire.* — Le connaissement, faisant foi entre les parties, contient pour l'armateur l'obligation stricte et formelle de charger et de délivrer la quantité y indiquée. L'armateur est dès lors responsable du manquant constaté à l'arrivée du navire, et le destinataire a le droit de l'assigner en dommages-intérêts, même si ce manquant était plus tard délivré au destinataire après l'arrivée d'un autre navire. — Lishman c. Christie. — Cour sup. de judic. 23 juin 1887, III, p. 215.

224. *Déchargement. Balayures. Vente. Prix. Attribution.* — Du moment que l'armateur est responsable du manquant, il a droit aux balayures ; les consignataires sont par conséquent obligés à lui en remettre la valeur. — C. de la Cité de Londres, 17 septembre 1890, VI, p. 307.

225. BELGIQUE. — *Courtiers affréteurs d'allèges. Manquant. Absence de clause d'exonération pour le mauvais état des allèges ou des marchandises*

à transborder. Responsabilité. — Des courtiers qui se sont engagés à transborder des marchandises sur allèges ne sont pas recevables, si un manquant est constaté à la livraison, à invoquer le défaut de vérification contradictoire, lorsqu'ils ont réclamé une commission calculée proportionnellement au poids de la marchandise. Ils ne peuvent invoquer ni le mauvais état de l'allège, ni le mauvais conditionnement des barils qu'ils avaient à transborder s'ils ont traité sans déclaration d'irresponsabilité de ce chef. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

226. DANEMARK. — *Clause d'exonération. Validité. Interprétation stricte. Eau dans la cale. Inapplicabilité.* — Lorsque l'armateur est poursuivi en dommages-intérêts, sur le fondement que la cargaison transportée par le navire a été détériorée par l'eau, la clause de la charte-partie et du connaissement, d'après laquelle l'armateur est exonéré des dommages qu'il n'a pas été en son pouvoir de prévenir, ou provenant d'un accident de mer quelconque, même ayant pour cause la négligence ou la faute du capitaine ou de l'équipage, ne peut être considérée comme nulle, par cela seul qu'elle n'est pas en harmonie avec les dispositions de la loi (art. 142 Code maritime). — En effet, ces dispositions ne sont pas de nature impérative, et on peut en écarter l'application dans chaque cas particulier, par des réserves insérées dans le contrat de transport, à la condition que ces réserves soient interprétées strictement. — Copenhague, 24 mai 1893, X, p. 633.

227. ITALIE. — *Baraterie du capitaine et de l'équipage. Clause d'exonération. Nullité.* — En dehors des cas dans lesquels la loi reconnaît que la responsabilité de l'armateur peut être limitée, comme ceux des articles 491, 401 et 404 du Code de commerce, est nulle la clause par laquelle l'armateur prétend s'exonérer de toute responsabilité pour le fait du capitaine. — En conséquence, est nulle, comme contraire à la loi, la clause contenue dans un contrat d'affrètement par laquelle l'armateur se libère des conséquences de la baraterie du capitaine et de l'équipage. — Gugenheim c. Trat-Léopold.—Gênes, 13 avril 1893, IX, p. 82.

228. *Clause d'exonération des actes du capitaine. Validité.* — Est valable la clause par laquelle le propriétaire du navire stipule qu'il ne sera pas responsable des dommages causés au chargement par le fait ou la faute du capitaine. — Parodi c. Sauvaigne. — Gênes, 27 juin 1891, VIII, p. 418.

229. PAYS-BAS. — *Clause exonérant l'armateur des périls de mer et des fautes et faits du capitaine et autres personnes à son service. Sauveteurs employés par le capitaine. Dommage. Irresponsabilité.* — L'armateur, ayant stipulé par une clause expresse, insérée dans le connaissement, qu'il ne sera pas responsable de « wastage, decay, corruption, deterioriation and damage » et de « stranding... and all damages, loss or injury, arising from the perils and things above mentioned, and wether such perils or things arise from the negligence, default or error in judgment of the master... *and persons in the service of the shipowner,* » n'est pas tenu de rembourser le dommage causé par les sauveteurs employés par le capitaine. — La Nord Deutsche Versicherungs-Gesellschaft c. La Kinin-Klike Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. — Amsterdam, 22 février 1889, V, p. 399.

230. TUNISIE. — *Clause d'exonération de la casse. Faute du capitaine. Affréteur. Preuve.*— La clause, exonérant le capitaine de la casse, n'a d'autre effet que de mettre à la charge de l'affréteur ou du destinataire la preuve de la faute du capitaine. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

CHAPITRE VIII
Obligations de l'affréteur.

SECTION 1
Obligation de charger et de décharger dans les délais.

A. — Du Chargement.

231. FRANCE. — *Chargement de bois. Offre d'un excédent. Frais d'allèges. Irresponsabilité.* — Le capitaine ne saurait être responsable des frais supplémentaires payés par les

chargeurs, alors que ces frais ont été occasionnés par une faute qui lui est étrangère. — Spécialement, si un navire a été affrété pour prendre un chargement de bois et que les chargeurs offrent au capitaine une plus grande quantité de bois qu'il n'est obligé d'en recevoir d'après la charte-partie en tenant compte de la tolérance d'usage, les frais d'allèges, occasionnés par le non-chargement de l'excédent, doivent être supportés par eux exclusivement. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

232. *Clause about. Interprétation. Usage. Latitude de 10 0[0.* — La clause, par laquelle un navire est affrété pour prendre un plein et entier chargement d'environ (about) tant de tonnes, donne aux chargeurs une latitude de charger en plus ou en moins 10 p. 0[0 sur la quantité à embarquer et prévue.—Cunnimgham c. Ruys et Cie et Société Dyle et Bacalan. — Dunkerque, 27 janvier 1892, VIII, p. 532.

233. *Force majeure. Clause dispensant l'affréteur de charger dans le délai convenu. Obstacles en cours de route.* — Lorsqu'une charte-partie prévoit, en faveur de l'affréteur, un cas de force majeure, pouvant le dispenser de charger dans le temps convenu, il faut interpréter cette clause dans ce sens que ces cas de force majeure doivent s'appliquer aux circonstances du chargement lui-même, comme par exemple l'impossibilité d'accès aux quais d'embarquement, et non pas aux obstacles qui ont pu empêcher la marchandise d'arriver en temps utile pour être mise sur le quai à la disposition du navire, le retard pouvant provenir des convenances ou de la négligence du chargeur. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

234. *Retard. Capitaine. Surestaries.* — Le capitaine a droit au paiement de surestaries s'il est matériellement constant que la période de chargement a excédé le délai des staries, et si, par suite des preuves contradictoires fournies de part et d'autre, il n'est pas possible d'attribuer entièrement le retard à une faute du capitaine. — Axel Hummel c. Deveaux frères et cap. Rabe. — Hâvre, 3 septembre 1890, VI, p. 275.

235. *Retard. Grève. Absence de force majeure.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, le capitaine a droit à des surestaries, si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun, alors même que le retard proviendrait d'une grève des ouvriers des ports — Cap. Lindhner c. Olive et Revello.— Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

236. *Marchandises dangereuses. Pétroles et ses dérivés. Combustion spontanée.* — Le pétrole et ses dérivés ne sont pas des corps sujets à la combustion spontanée. — Henry French c. Rose. — Hâvre, 26 avril 1887, III, p. 48.

237. *Vins de Messine. Port de charge. Port de Milazzo. Usage.* — Les vins de Messine sont fréquemment expédiés du port de Milazzo, parce que l'importance de ce dernier port rend plus faciles les transactions commerciales et les relations avec l'étranger. — Pierce Becker et Ilardi c. cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

238. ANGLETERRE. — *Clauses d'avances au capitaine. Armateur. Droit d'option. Renonciation. Bénéfice sur le change.* — La clause, par laquelle l'affréteur s'engage à avancer au capitaine au port de charge la somme de £. 150 pour ses besoins, est exclusivement en faveur de l'armateur, qui peut y renoncer. — Dès lors, l'affréteur n'est pas fondé à se plaindre de ce que le capitaine n'a pas pris cette avance au port de charge et l'a ainsi privé du bénéfice qu'il eût fait sur le change. — John Blumer et Cie c. J. A. Finzi et Cie. — Haute Cour de justice, 8 février 1894, X, p. 94.

239. *Clause : chargement le long du bord. Affréteur. Adduction en wagons en face du navire. Obligation satisfaite. Frais de transport de la voie à bord.* — Quand le chargement doit être amené le long du bord, l'affréteur remplit son obligation, si, conformément à la coutume du port, il le fait conduire en wagon en face du navire.— Et les frais de transport, de la voie ferrée au navire, restent à la charge de l'armateur. — Pierce c. Manuelle.— Cour de la Cité de Londres, 4 mai 1890, VIII, p. 382.

240. *Insurrection. Droit d'arrêter*

le chargement. Impossibilité de charger. Affréteur. Preuve à faire. — Pour invoquer la clause de la charte-partie qui permet à l'affréteur d'arrêter le chargement en cas d'insurrection, l'affréteur doit prouver, non seulement l'existence d'une insurrection, mais encore que cette insurrection rendait en fait le chargement impossible. — Taylor et Cie c. de Murietta et Cie. — Cour d'assises de Liverpool, 1er août 1893, IX, p. 578.

241. *Retard. Détention du navire. Quasi-délit.* — Les affréteurs sont responsables de la détention qu'ils font subir au navire, en retardant le chargement malgré la clause de la charte-partie stipulant que leur responsabilité cesse dès qu'ils ont mis à bord un chargement suffisant pour garantir le fret. — Gardiner c. M. Farlane. — Cour de session d'Edimbourg, 28 février 1889, V, p. 85.

242. *Retard. Grève. Surestaries. Non-assimilation.* — Le retard au chargement, par suite d'une grève, étant indéterminé, ne peut être assimilé à des surestaries. A cet égard, le capitaine n'a donc pas de droit réel sur la cargaison. — Clink c. Radford. — Cour suprême de judicature, 3 mai 1891, VII, p. 65.

243. *Marchandises dangereuses. Rognures d'acier. Fumée. Mise à terre aux frais du chargeur.* — Une cargaison de rognures d'acier provenant d'un tour est sujette à s'échauffer et doit donc être classée au nombre des marchandises dangereuses. Le capitaine qui, après l'avoir acceptée, s'aperçoit, par suite d'une forte fumée qui sort des panneaux, que son navire est en danger, a le droit de la faire mettre à terre aux frais du chargeur. — Cour du Cté de Lowestoft, 18 septembre 1890, VI, p. 307.

244. Belgique.—*Clause obligeant à charger à chaque départ d'une ligne. Nullité.* — Est nul, faute d'objet certain, le contrat par lequel un affréteur s'est engagé à charger des marchandises à chaque départ d'une ligne. — Cie Commerciale c. Jochams. — Anvers, 30 septembre 1890, VI, p. 481.

245. *Chargement de telle date à telle date. Effet de cette stipulation.* — Sous l'empire de la clause « à charger par steamer du 5 au 10 octobre », dans quelle proportion l'affréteur doit-il présenter journellement les marchandises ? (Non résolu explicitement). — Morel Brothers et Kennedy Hunter et Cie c. frères Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888. — III, p. 750

246. *Marchandises dangereuses. Bleaching-powder. Sens. Chargeur. Responsabilité. Connaissement.* — L'expression « bleaching powder » signifie exactement chlorure de chaux dans le langage usuel et commercial anglais. Il n'est pas essentiel d'employer « chorid of lime, » qui est plutôt scientifique. La clause du connaissement comminant la responsabilité des chargeurs en ce qui concerne les dommages causés par des marchandises de nature dangereuse, embarquées sans accord préalable, se trouve sans application lorsque, d'accord commun, des documents réguliers ont été délivrés pour de pareils objets désignés sous le nom qui leur convient.— — Cap. Heine c. Harvi. — Anvers, 12 décembre 1891, VII, p. 338.

247. Danemark. — *Chargement avec célérité. Coke. Capitaine prêt à charger le samedi. Livraison le lundi. Surestaries.* — Lorsqu'il est dit dans la charte-partie que la cargaison (consistant en coke) devra être transportée et reçue le long du navire aux risques et frais du chargeur et qu'elle sera chargée aussi rapidement que le navire pourra la recevoir des allèges, le chargeur est obligé, lorsque le capitaine s'est déclaré prêt à charger le samedi à midi, de livrer la cargaison le lundi suivant au matin; et il n'y a pas lieu de se demander si le chargeur recevait le coke d'une usine à gaz assez éloignée. Le mauvais temps ne peut non plus affranchir le chargeur de payer les surestaries conformément à la charte-partie, lorsqu'il n'empêchait point le capitaine de recevoir la cargaison des allèges sur son navire. — Copenhague, 17 septembre 1890, VII, p. 598.

248. *Courtier. Lieu de chargement. Déclaration erronée. Surestaries. Frais. Demi-fret.* — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans que cependant l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la

charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier. Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 767.

249. *Staries. Expiration. Documents non encore prêts. Capitaine. Départ.* — Le capitaine est autorisé à ne pas rester au delà des jours de staries fixés, alors même que les documents relatifs au chargement ne seraient point encore prêts. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

250. NORVÈGE. — *Cargaison non livrée. Indemnité.* — L'armateur a droit à une indemnité vis-à-vis de l'affréteur qui ne livre pas la cargaison, du moment que le navire s'est approché du lieu indiqué pour le chargement aussi près qu'il pouvait le faire sans danger. — Evensen c. Mortensen. — Christiania, 18 juin 1885, II, p. 595.

B. — Du Déchargement.

251. FRANCE. — *Clause « le déchargement se fera sans délai et aux usages du port ». Déchargement à la diligence du capitaine. Usages de Bordeaux. Inexécution. Surestaries.* — La clause de la charte-partie portant que « le déchargement se fera sans délai aux usages du port », a pour effet de confier la marche de l'opération à la diligence du capitaine, et de la garantir contre tout délai, c'est-à-dire contre tout fait provenant des réceptionnaires. Si donc ceux-ci ont entravé le déchargement en ne fournissant pas un nombre d'ouvriers et d'allèges suffisant pour utiliser les quatre panneaux du navire, le capitaine a droit à des surestaries. — Redeuil c. Cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

252. *Déchargement. Renvoi à l'usage du port de reste. Application à la durée du déchargement.* — Lorsque la charte-partie stipule que le déchargement doit se faire selon les usages du port de reste, on doit appliquer ces usages à la durée aussi bien qu'au mode de déchargement, dont cette durée dépend d'ailleurs, et cela bien que le contrat prévoie la même indemnité de retard au débarquement qu'à l'embarquement. — Cap. Webber c. Pauwels et Debacker. — Douai, 21 juillet 1893, IX, p. 462.

253. *Clause « s'il n'y avait pas suffisamment d'eau ». Impossibilité d'entrer dans un port. Relâche dans un port voisin. Inapplication. Surestaries.* — La clause : « S'il n'y avait pas suffisamment d'eau au port de déchargement pour que le steamer entre à la première marée après l'arrivée et pour rester toujours à flot, les jours de planche compteront de vingt-quatre après l'arrivée en dehors du port », ne serait applicable que dans le cas où le steamer aurait dû se rapprocher du port de déchargement, du port de Bordeaux, dans l'espèce, et mouiller en dehors du port, en un lieu sûr où il fût constamment à flot ; elle n'est pas applicable au cas où le steamer a attendu la marée favorable dans un port voisin du port de déchargement, celui de Pauillac, dans l'espèce. — Bigourdan et Brunet c. cap. Langley. — Bordeaux, 18 août 1882, IV, p. 400.

254. *Clause obligeant le capitaine à décharger à flot. Effet. Impossibilité de décharger au port désigné. Droit de se rendre dans un port voisin.* — Lorsqu'il a été stipulé dans un contrat d'affrètement que le navire devrait se rendre, sur l'ordre des affréteurs, dans un port sûr où le navire puisse toujours et complètement être à flot pour décharger sa cargaison en toute sécurité, le capitaine, si son navire chargé ne peut, vu son tirant d'eau, atteindre le port désigné, est en droit de se rendre dans un port voisin, d'y débarquer sa cargaison et d'y terminer son voyage. Il ne peut être contraint davantage de s'alléger devant le port indiqué par les affréteurs afin de pouvoir y entrer, et ce même aux frais et sur la demande des réclamateurs de la cargaison, si cette opération est dangereuse pour son navire. — Cap. Solari c. Primois frères et Stellmann et Cie. — Hâvre, 10 novembre 1886, II, p. 428.

255. *Port de destination. Insuffisance d'eau. Capitaine. Obligation d'attendre la marée.* — Quand il est établi, qu'en profitant de la plus haute marée qui a suivi son arrivée en rade, le capitaine aurait pu faire pénétrer son navire dans un bassin du port de destination, ledit capitaine ne saurait prétendre avoir terminé son voyage en se mettant à quai dans l'avant-port. Un quai de marée n'est pas, en effet, un lieu ordinaire de déchargement ; il ne sert à cet usage qu'en cas d'accident ou d'une nécessité régulièrement prouvée. En conséquence, le capitaine doit supporter les frais extraordinaires de déchargement qu'il a ainsi occasionnés, et il doit les subir surtout quand la charte-partie ne contient pas la clause « que le navire sera toujours à flot ». — Carpenter c. Bourdon.— Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 670.

256. *Clause de déchargement le long du bord. Clause de livraison à quai. Effet. Capitaine. Obligation de mettre à quai. Frais de transbordement ou d'allèges.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le débarquement doit se faire le long du bord, mais que le capitaine s'est engagé, sur le connaissement, à livrer la cargaison à quai, cette clause a pour effet de l'obliger, contrairement aux conditions premières du contrat, à mettre bord à quai et, à défaut, de le rendre responsable des frais de transbordement ou d'allèges que le chargeur, par cette mention, a entendu épargner au consignataire. — Gairard c. cap. Lloyd. — Marseille, 24 novembre 1893, IX, p. 543.

257. *Clause « le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord. » Fret réglé suivant le poids délivré. Frais de livraison. Usages de Bordeaux. Redevance au Poids public. Répartition.* — Lorsque la charte-partie d'un navire, porteur d'une cargaison de blé, stipule « que le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord», et que, d'un autre côté, le fret doit, d'après le connaissement, être réglé suivant le poids délivré, le capitaine de ce navire devrait, par application du droit commun, supporter tous les frais de livraison de la marchandise, qu'il pourrait, il est vrai, remettre en vrac, ainsi qu'il l'a reçue. — Mais, d'après les usages qui se sont introduits à Bordeaux, quand un capitaine arrive avec une cargaison de blé aux conditions de la charte-partie et de connaissement ci-dessus indiquées, il y a lieu de faire contribuer ledit capitaine aux opérations de pesage, de la manière suivante : 1° le hissage de la marchandise jusque sur le plateau de la bascule est fait par lui ou à ses frais ; 2° il doit tenir compte de la moitié de la redevance payée à l'administration du Poids public. — Quant aux autres opérations, c'est-à-dire la mise en sacs, la régularisation du poids de chaque sac, etc..., comme elles sont évidemment faites dans l'intérêt exclusif du réceptionnaire, ce dernier seul doit aussi en supporter tous les frais. — Cette solution est, d'ailleurs, applicable aussi bien lorsque la marchandise est livrée à divers acheteurs du réceptionnaire, que lorsqu'elle est livrée directement au réceptionnaire lui-même. — Cap. Litten c. Marcillac. — Bordeaux, 3 janvier 1884, IV, p. 54.

258. *Clause « déchargement à la diligence du capitaine ». Déchargement sous palan. Retard. Preuve à fournir de la faute.* — C'est au capitaine à prouver que le réclamateur n'a pas pris la marchandise sous palan aussi vite que le capitaine la lui présentait. La clause « à la diligence du capitaine » met le capitaine dans l'obligation de prouver au déchargement que la lenteur y apportée provient du fait des réclamateurs. — Cap. Largouet c. Dewulf-Cailleret. — Dunkerque, 1er mai 1888, IV, p. 29.

259. *Charbon. Pesage au débarquement. Quai de St-Nazaire. Usage. Entrepreneurs de déchargement. Manquants. Irresponsabilité.* — L'usage à Saint-Nazaire étant entre acheteurs et vendeurs de charbon de régler, soit sur le poids des connaissements, sans déduction d'un tant pour cent pour le déchet de route, soit sur le poids trouvé chez l'acheteur, le pesage au débarquement se trouve en fait supprimé. — L'entrepreneur de déchargement ne peut, par suite, être déclaré responsable de manquants sur les quantités livrées à la sortie du navire. — Davies c. Sémelin et Nouteau, van Duym et Cie. — Nantes, 12 août 1890, VI, p. 559.

260. *Clause d'allègement. Ambiguïté. Tribunaux. Interprétation.*—

Les juges du fond apprécient souverainement les conventions. En conséquence, l'arrêt qui, interprétant une charte-partie, décide que la clause, qui met à la charge des réclamateurs les frais d'allègement, ne s'applique pas à l'allègement fait à un point quelconque du voyage, mais uniquement à l'allègement nécessaire lorsque le navire est arrivé en face de son port de destination, est inattaquable par voie de cassation, alors même que la Cour reconnaîtrait l'ambiguïté de la clause en question. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Cassation, 4 juin 1890, VI, p. 129.

261. *Clause « l'allègement, si nécessaire, à la charge du consignataire ». Frais d'allègement. Consignataire tenu.*— La clause d'une charte-partie ainsi conçue : « l'allègement, si nécessaire, à la charge du consignataire,» est générale. En conséquence, le consignataire est tenu de payer tous les frais d'allègement et ne peut se refuser à le faire en alléguant que le navire pouvait attendre pour entrer en maline, au lieu d'alléger à morteeau. — Thompson c. Delaurier et Stewenson. — Rochefort, 21 mars 1890, VI, p. 56.

262. *Clause d'allègement à la charge du destinataire. Application aux seuls frais d'allège faits à l'entrée du port.* — Pour faire retomber sur les affréteurs les frais d'allège, le capitaine ne peut se prévaloir de la clause de la charte-partie stipulant que : « si des frais d'allège sont nécessaires pour entrer dans le port de décharge, ils seront supportés par le réceptionnaire » ; cette clause n'est, en effet, applicable qu'aux frais d'allège qui seraient faits à l'entrée du port de déchargement ; or, dans l'espèce, on ne saurait considérer l'embouchure de la Seine comme l'entrée du port de Rouen, celle-ci se trouvant à la limite même de Rouen, en face des prairies de Bapaume. — Dap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 6 juillet 1887, III, p. 285.

263. *Clause d'allègement aux frais du destinataire. Application pour l'entrée dans le port. Port de Rouen.* — Pour faire retomber sur les affréteurs les frais d'allège, le capitaine ne peut se prévaloir de la clause de la charte-partie stipulant que « si des frais d'allège sont nécessaires pour entrer dans le port de décharge, ils seront supportés par le réceptionnaire » ; cette clause n'est, en effet, applicable qu'aux frais d'allège qui seraient faits à l'entrée du port de déchargement ; or, dans l'espèce, on ne saurait considérer l'embouchure de la Seine comme l'entrée du port de Rouen, celle-ci se trouvant à la limite même de Rouen, en face des prairies de Bapaume. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 245.

264. *Clause « frais d'allègement à la charge du destinataire. Interprétation.* — Quand la charte-partie, dans une clause claire et précise, met les frais d'allègement à la charge des réceptionnaires, celui d'entre eux, dont la marchandise n'a pas été transbordée, doit cependant participer aux frais d'allègement qui ont été faits dans l'intérêt général de la cargaison. —Génestal et Delzons c. Hughson. — Rouen, 19 novembre 1888, IV, p. 633.

265. *Entrée au port. Première marée possible. Allègement aux frais et risques des réclamateurs.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que « les jours de planche commenceront à courir 24 heures après l'arrivée sur rade, et que l'allègement, s'il est nécessaire pour permettre l'entrée au port à la première marée possible, sera aux frais et risques des réclamateurs », on doit entendre par ces mots *la première marée possible,* celle qui permet au capitaine d'entrer dans le port, sans courir le danger d'échouement et sans recourir à des moyens extraordinaires, en dehors de ceux qu'offre le navire lui-même. — Lors donc qu'il est établi que ces conditions de possibilité se sont présentées à plusieurs marées qui ont suivi l'arrivée du navire sur rade, et que, au lieu de profiter desdites marées, le capitaine a eu recours à un allègement pour pénétrer dans le port, les frais de cet allègement doivent rester à la charge du navire. — Cap. Pickhan c. réclamateurs. — Douai, 25 février 1888, III, p. 670.

266. *Frais de déchargement. Affréteur. Clause de participation dans certains cas. Impossibilité d'accoster au wharf. Inapplicabilité.*— Lorsque la charte-partie prévoit un certain nombre de cas dans lesquels l'armateur peut réclamer la participation

de l'affréteur aux frais de déchargement, l'impossibilité d'accoster au wharf, occasionnée par la persistance de la houle pendant plusieurs mois, est un hasard de navigation qu'on ne ne saurait faire rentrer, en l'absence d'une mention spéciale, dans les cas prévus au contrat. — Danchy c. Lanoé.— Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 206.

267. *Frais d'extraboulage. Charge du réceptionnaire.* — Lorsque la charte-partie stipule que tous les frais de chargement et de déchargement sont à la charge du navire et que la cargaison sera délivrée sur quai, les frais d'extraboulage nécessités par l'encombrement des quais doivent rester à la charge du réceptionnaire de la marchandise. — Delarue-Lebon c. Goutelle et Mitjaville. — Rouen, 15 février 1892, VII, p. 522

268. *Lettre. Supplément de jours de planche. Annexe à la charte-partie.* — On doit considérer comme une annexe à la charte-partie la lettre qui accorde un supplément de jours de planche pour la décharge du navire. — Cap. Harrison c. Woussen. — Douai, 1er février 1892, VII, p. 520.

269. *Rachat de planche. Effet. Jours de planche. Calcul.*— La clause « rachat de planche » ou « dispatch money », employée dans un contrat d'affrètement, signifie qu'il sera payé aux réclamateurs de la cargaison une certaine somme pour chaque jour de planche gagné lors du déchargement du navire. Lorsque, en l'état de cette clause, il a été convenu que les jours de planche gagnés par le réclamateur seraient calculés comme pour les surestaries et que, parmi les jours effectivement gagnés, il se trouve un dimanche, ce dimanche doit être compris dans le calcul du « dispatch money », et le réclamateur a le droit de réclamer l'indemnité convenue, pour ce dimanche aussi bien que pour les jours ouvrables. — Cap. Hoggarth c. Hutter. — Dunkerque, 15 avril 1886, II, p. 548.

370. *Surestaries. Point de départ. Chargeurs inconnus. Avis au représentant. Suffisance.* — L'armateur qui, dans la charte-partie, s'est engagé à avertir les chargeurs du jour où ils pourraient commencer le chargement, est déchargé de toute responsabilité au cas de surestaries si, ne connaissant pas le nom des chargeurs, il a confié au représentant de l'affréteur, qui seul les connaissait, le soin de les avertir. Dans ce cas, l'omission par le mandataire des affréteurs d'avoir averti les chargeurs peut être opposée aux affréteurs.— Viguier c. Smiles. — Bordeaux, 27 octobre 1885, II, p. 16.

271. *Chargeurs séparés. Déchargement simultané. Surestaries. Condition.* — Lorsque l'affrètement a été effectué séparément avec deux chargeurs et que néanmoins le déchargement a été fait simultanément, il n'y a pas lieu à surestaries si le délai du déchargement n'a pas dépassé la totalité des jours de planche auxquels chaque chargeur avait droit séparément.— Cap. Théis c. Worms, Josse et Cie. — Bordeaux, 23 mars 1893, IX, p. 28.

272. *Cargaison à ordre. Avis d'arrivée. Délai. Télégramme. Transmission tardive. Surestaries.* — Quand la charte-partie d'un navire, porteur d'une cargaison à ordre, stipule « qu'à son arrivée à un port déterminé, le capitaine doit aviser de suite le destinataire afin d'être fixé sur le port de déchargement ; qu'un délai de 48 heures est convenu pour cet échange d'avis et que, passé ce délai, des surestaries sont dues au navire », il y a lieu d'interpréter la clause en ce sens : 1· Que le délai convenu commence à courir au moment où le capitaine dépose au télégraphe la dépêche donnant avis de son arrivée, et non au moment où cette dépêche parvient au destinataire ; 2· Que toute heure d'attente excédant le délai convenu donne droit, en faveur du navire, au paiement de surestaries, le destinataire justifiât-il de retards dans la transmission des dépêches dus à des troubles-atmosphériques. — Joyau c. Vincent. — Nantes, 6 juin 1888, IV, p. 555.

273. *Surestaries. Faute de la marchandise. Transporteurs. Droit de se rembourser sur elle.* — Lorsque les mesures, qui ont eu pour effet et pour conséquence de retenir un navire dans un port, ont été motivées par la marchandise, le transporteur est en droit de se récupérer sur ladite marchandise des pertes de temps, frais et dépenses qu'elle a occasionnés. — Compagnie Hâvraise c. Mourer. —

Rouen, 21 août 1891, VII, p. 292.

274. ALLEMAGNE. — *Clause de chargement et de déchargement rapides. Interprétation. Place du navire à quai. Retard. Affréteur. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsque la charte-partie stipule que « le vapeur devra être chargé et débarqué aussi vite qu'il pourra recevoir et délivrer et simultanément par trois panneaux », cette clause ne signifie pas que tout retard doive être mis à la charge de l'affréteur ; mais elle doit être interprétée en ce sens que les conséquences du retard seront supportées par celui qui l'aura occasionné. — En conséquence, si le retard provient de ce que le navire a perdu du temps pour obtenir sa place à quai, l'affréteur ne doit pas de surestaries, du moment que son obligation était complètement remplie par la présentation à quai des marchandises. — Compagnie de Navigation à vapeur Albis c. Siegfried Pels. — Tribunal de l'Empire, 8 août 1893, IX, p. 571.

275. *Surestaries. Calcul. Jauge officielle. Jauge de la charte-partie. Préférence.* — Lorsque la charte-partie indique comme capacité du navire un certain nombre de tonnes *environ*, mais supérieur au nombre indiqué par le certificat de jaugeage, on doit calculer la starie en tenant compte de la clause *environ*, et d'après la limite *minima* de la tolérance que cette clause comporte. — Spécialement, si le certificat de jaugeage porte 1171 tonnes 6[100 et la charte-partie 1190 tonnes *environ*, le délai de starie sera de 21 jours, car, en prenant la limite *minima* de la tolérance de 1 0[0, on réduit la capacité du navire à moins de 1180 francs, chiffre correspondant au délai de starie ci-dessus. — Cap. Morris c. Sanders et Cie. — Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1886, II, p. 452.

276. ANGLETERRE. — *Marchandise arrivée au port de débarquement. Réexpédition au lieu de destination. Avis au destinataire. Défaut d'obligation d'après la charte-partie. Usage contraire. Inefficacité.* — C'est au consignataire à s'inquiéter de l'arrivée du navire ; mais l'armateur n'a aucun avis à lui en donner, alors même qu'il s'agirait de fruits destinés à la réexpédition. — Cie de conserves de Tamar c. General Steam Navigation Cie. — Londres, 21 janvier 1888, III, p. 744.

277. *Déchargement à opérer à une place déterminée. Voyage terminé lorsque le navire atteint cette place.* — Quand un navire est affrété pour opérer son déchargement à une place déterminée, son voyage n'est terminé qu'au moment où il se trouve à cet endroit. — La planche ne commence à courir qu'alors, quand bien même l'encombrement du bassin aurait pendant longtemps empêché le navire de gagner cette place. — Morel et et Richards c. Tharsis Sulphur et Copper Cie. — Cour supr. de judicature, 5 août 1891, VII, p. 330.

278. *Place à quai. Désignation. Starie. Point de départ.* — Quand le chargeur s'est réservé la faculté d'indiquer la place que le navire devra prendre à quai, la planche ne court pas lorsque le navire n'a pu s'y rendre, alors même que l'encombrement de cette place prolongerait de beaucoup la détention du navire. — Morel brothers et Richards c. C. Tharsis Sulphur and Copper c. — Cour supr. de judicature, 23 juin 1891, VII, p. 173.

279. *Allègement aux frais du navire. Affréteur tenu de fournir les allèges. Retard. Surestaries.* — Alors même que la charte-partie met à la charge du navire les frais d'un allègement éventuel, ce sont les affréteurs qui doivent fournir les allèges. — Et, si le retard apporté à fournir ces allèges a eu pour conséquence des surestaries, elles doivent être payées par les affréteurs. — Thomas Puggley c. Cap. Adamson. — C. du Cté de Newport, 13 novembre 1890, VI, p. 469.

280. *Surestaries. Usages du lieu d'exécution du contrat.* — Les usages du lieu où la charte-partie doit s'exécuter régissent la question de la planche et des surestaries. — Hick c. Tweedy. — Hte Cour de justice, 9 décembre 1890, VI, p. 474.

281. *Clause de déchargement immédiat. Capitaine. Expiration des délais réglementaires du port. Droit de mettre à terre. Déchargement avant cette expiration. Surestaries. Non-lieu.* — Quand un contrat d'affrètement contient deux clauses relatives au déchargement, la première obligeant le réclamateur à décharger

dès l'arrivée et sans interruption, la seconde autorisant le capitaine à mettre la marchandise à terre ou en allèges après l'expiration des délais fixés par les règlements du port, il faut combiner ces deux clauses pour interpréter leur signification. En conséquence, si le déchargement s'est effectué dans ces délais, mais qu'un jour a été perdu au début par suite de l'encombrement du port, le navire n'a droit à aucune surestarie. — Sclater et Procter c. Neptune st. Sh. Cie Lim. — Haute-Cour de justice, 3 mai 1893, X, p. 288.

282. « *Cesser clause* ». *Portée. Retard. Responsabilité de l'affréteur.*— On appelle *Cesser clause* la stipulation aux termes de laquelle la responsabilité de l'affréteur cesse une fois la marchandise chargée à bord. Cette clause laisse néanmoins subsister la responsabilité de l'affréteur, quant à l'indemnité pour retard que le capitaine ne peut se faire payer par la cargaison. — Clink c. Radford et Cie. — Cour sup. de judicature, 3 mai 1891, VII, p. 65.

283. Belgique. — *Charte-partie du Danube. Clause d'allègement Rade d'Anvers. Surestaries.* — L'article 12 de la charte-partie du Danube (1890), stipule que, « si le steamer est destiné à un endroit où la profondeur d'eau est insuffisante pour qu'il puisse sans allègement parvenir à la première marée après son arrivée, les jours de planche ne comptent qu'à partir de 48 heures après son arrivée à l'ancrage des bâtiments de son espèce destinés à ce port». Cette clause est sans application pour la rade d'Anvers — ou d'Austruweel qui en est l'annexe, — qui est à toutes marées accessible à tous les navires de mer, quelles qu'en soient les dimensions. La rade d'Anvers forme, en effet, le port naturel de cette ville et la destination des navires pour Anvers. L'entrée avec allègement aux bassins n'est donc, sauf conventions spéciales, qu'une question de police du port. — Cap. Wisnom c. divers. — Haute-Cour de justice, 17 mars 1891, VII, p. 62.

284. *Refus par le destinataire de recevoir la cargaison. Droits et devoirs du capitaine. Marchandises non périssables. Vente sans autorisation de justice et sans publicité.* — En cas de refus du porteur du connaissement de prendre réception de la marchandise et de payer le fret, le capitaine doit agir au mieux des intérêts du chargeur, dont il est le quasi-mandataire ou gérant d'affaires. Il ne peut pas en toutes circonstances faire procéder immédiatement à la vente du chargement. Il doit, suivant les cas, avertir le chargeur et lui demander des instructions, procéder à la vente immédiate si les marchandises sont de nature périssable, les emmagasiner, etc. (art. 78 de la loi maritime). Agit arbitrairement le capitaine qui fait vendre après le débarquement des marchandises non périssables (des barils ciment), sans autorisation de justice et sans publicité suffisante. Il incombe à ce capitaine de prouver qu'une vente faite dans des conditions normales, entourée de la publicité et des formalités ordinaires, n'aurait pas donné un produit supérieur. Toutes les présomptions sont contre lui. Toutes les preuves lui incombent, et sa responsabilité est engagée s'il ne parvient pas à fournir des preuves complètes. — Jos, Steel and son c. Van Maenen et Van den Brœck. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 465.

285. *Staries. Délai. Point de départ.* — La clause, que le délai de planche ne doit commencer à courir que 24 heures après l'arrivée près du port, n'augmente pas le délai de starie; elle en change uniquement le point initial. — Cap. Humphriès c. de Clercoq. — Anvers, 12 juin 1891, VII, p. 73.

286. *Surestaries. Recours de l'affréteur contre le sous-affréteur. Action directe.* — Le recours de l'affréteur d'un navire contre le sous-affréteur, du chef de surestaries encourues au port de reste, n'est pas subordonné à une action préalable de l'armateur; l'affréteur, pour son droit dans la commission d'affrètement, et l'armateur ayant une action contre lui, il lui est loisible de sauvegarder ses droits contre le sous-affréteur. — Ant. Dom. Bordes et fils et Auguste André, c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

287. Danemark. — *Clause de déchargement rapide. Destinataire. Obligation. Durée normale du travail.*

— Malgré la clause de la charte-partie portant que le déchargement devra s'opérer aussi vite que le navire pourra livrer les marchandises, le destinataire n'est point obligé de faire travailler plus longtemps que la durée normale du travail, c'est-à-dire de six heures du matin à six heures du soir, et cela bien qu'il ait fait jour avant et après les heures indiquées et que l'équipage du navire ait été disposé à travailler même après six heures du soir. — Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

288. ITALIE. — *Déchargement à tant de tonnes par jour. Retard. Poix durcie. Destinataire. Absence de faute. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsqu'il était convenu au contrat d'affrètement, que le déchargement de la marchandise devait se faire aux frais du navire à raison de tant de tonnes par jour, la prolongation de starie que le navire a dû faire au port par le fait que la marchandise (de la poix), s'étant durcie pendant le voyage, n'a pas pu être déchargée chaque jour dans la quantitée stipulée, n'est pas imputable au destinataire ; et, par suite, s'il a toujours été prêt à recevoir, il n'est pas tenu à répondre des surestaries. — Raggio c. Rœburn et Verrel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 716.

289. — *Déchargement à tant de tonnes par jour. Obligation à terme fixe. Surestaries. Mise en demeure nécessaire.* — La clause du contrat d'affrètement, d'après laquelle le déchargement devait s'exécuter à raison de tant de tonnes par jour, ne créée pas une obligation à terme fixe et précis ; et, par suite, le capitaine qui n'a pas mis le destinataire en demeure n'a pas le droit de réclamer des dommages-intérêts (surestaries) pour la prolongation de starie que le navire a dû faire au port. — Raggio c. Rœburn et Verrel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 716.

290. *Surestaries. Connaissements distincts. Porteurs. Solidarité.* — Les connaissements à ordre distincts, remis séparément par le capitaine en représentation des marchandises qu'il s'est chargé de transporter, constituent autant de contrats divers de transport. Ce titre ne crée d'autre obligation pour le porteur que de recevoir à destination la partie du chargement qui le concerne et de payer le fret convenu. On ne peut induire aucune indivision accidentelle et à plus forte raison aucune solidarité entre les porteurs des connaissements, du fait que les marchandises ont été transportées au même port sur un même navire, dans un voyage unique. En conséquence, les clauses spéciales de chaque connaissement, relativement au chargement et aux staries d'usage, ne font qu'établir des obligations isolées et divisibles pour chacun des porteurs des connaissements. — Gênes, 30 décembre 1885, I, p. 656.

291. NORVÈGE. — *Clause « les staries doivent être réglées dans le lieu où elles sont dues ». Interprétation.* — La clause de la charte-partie, portant que les « staries doivent être réglées dans le lieu où elles sont dues », a pour effet de décharger l'affréteur de toute responsabilité relativement aux surestaries dues en pays étranger. — Cour supr. de Christiania, 15 décembre 1886, IV, p. 584.

292. SUÈDE. — *Mandataire de l'armateur. Clause d'exonération des surestaries. Armateur engagé.* — Le représentant de l'armateur, qui a inséré, dans un contrat d'affrètement conclu pour le compte de ce dernier, une clause d'exception, telle que l'exonération pour le chargeur de toute responsabilité à raison de surestaries, a engagé valablement son mandant, qui, en lui donnant le pouvoir de fréter le navire, est censé le lui avoir donné sans restrictions, par cela seul qu'il ne lui a pas positivement interdit les dispositions dont il prétend méconnaître la validité. — Schlyter c. Johnsson. — Stockolm, 24 février 1892, IX, p. 787.

SECTION 2
Obligation de payer le fret.

293. FRANCE. — *Avances sur fret. Charges et commission. Déduction anticipée. Déduction lors du règlement. Usage.* — Lorsque, d'après une charte-partie, il doit être fait à un capitaine, aux lieux d'embarquement, des avances imputables sur le fret, mais sujettes à certaines charges pour primes d'assurance, commission, etc., il est d'usage que ces charges soient payées par le capitaine, au moment même où les avances lui sont faites, et au moyen d'une retenue opérée sur

lesdites avances, par les affréteurs ou leurs agents. Le capitaine est donc présumé s'être libéré desdites charges. — L'affréteur ne peut, en conséquence, lorsqu'il règle le fret avec le capitaine au port de déchargement, retenir sur le fret, en outre des avances elles-mêmes, le pourcentage fixé pour charges. Il en est ainsi surtout lorsque le capitaine a payé à l'agent des affréteurs un pourcentage égal à celui convenu pour charges des avances, et qu'il n'est pas établi que ce paiement s'applique à des soins et commissions supplémentaires. — Cap. Bugge c. Breckenridge. — Hâvre, 26 novembre 1884, I, p. 139.

294. *Avances sur fret remboursables en cas de sinistre. Assurances. Avances assurées par l'armateur au profit du chargeur. Action du chargeur contre les assureurs.* — Lorsque des avances sur fret restituables en cas de rupture du voyage, ont été, conformément à la charte-partie, assurées par l'armateur au nom et au profit du chargeur, celui-ci a une action directe et personnelle contre les assureurs pour exiger le remboursement des avances qu'il a faites, si le navire, régulièrement condamné en cours de voyage, ne peut conduire la cargaison à sa destination. Les assureurs ne peuvent repousser cette demande en prétendant qu'aux termes de la charte-partie (qu'ils ne peuvent d'ailleurs invoquer, puisqu'ils n'y étaient pas parties), le fréteur est le principal obligé au remboursement des avances, et que ce n'est qu'à défaut par lui de payer le chargeur, que les assureurs peuvent être condamnés à le faire, ceux-ci ne devant être considérés que comme cautions. — Administration de la Marine c. Cies La Vigie et La Prévoyance, et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV, p. 47.

295. *Chargement dans plusieurs ports. Absence de chargement à l'un d'eux. Fret dû.* — Lorsqu'une charte-partie règle le taux du fret qui sera dû au capitaine dans le cas où il serait envoyé, pour charger son navire, dans trois ports déterminés, il y a lieu d'appliquer cette stipulation et d'attribuer au capitaine le fret convenu, par cela seul qu'il s'est effectivement rendu dans les trois ports que lui ont indiqués les affréteurs. La circonstance, que le capitaine a dû repartir de l'un de ces ports, sans y trouver de chargement et qu'il n'a réellement chargé que dans les deux autres, ne saurait modifier la convention précitée. — Cap. Lambert c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 558.

296. *Port de destination. Mesures sanitaires. Retour au port de charge. Fret et frais de débarquement.* — Lorsque le navire s'est vu refuser l'entrée du port de destination par suite de force majeure et qu'il est obligé de revenir à son port de départ, le chargeur ou affréteur est tenu de payer au capitaine le fret d'aller et les frais de débarquement de la marchandise. — O. Fœrster c. G. de Roy et Cie. — Hâvre, 17 novembre 1884, I, p. 138.

297. *Fret. Déchargement des wagons. Frais non compris.* — Le prix du fret stipulé pour le transport, embarquement et débarquement compris, ne comprend que les opérations qui sont l'accessoire du transport maritime et peuvent s'effectuer couramment par les hommes et les engins du bord. — En conséquence, ils ne comprennent pas le déchargement des marchandises des wagons, même amenés sur le quai au lieu de départ, ni leur transport sur quai vis-à-vis du navire. — Spécialement, ne sont pas compris dans le prix du fret les frais faits pour amener des pieux sous la grue d'embarquement au départ. — Flornoy c. Neveu et Decour. — Nantes, 30 janvier 1886, II, p. 570.

298. *Bois. Affrètement en travers. Clause « tant de standards de bois ». Défaut. Tolérance. Fret. Paiement intégral.* — L'affrètement en travers avec la clause « environ tant de standards de bois », implique une tolérance de 10 0/0 en plus ou en moins de la quantité indiquée, et l'affréteur ne peut se refuser au paiement de la totalité du fret, lorsque cette tolérance n'a pas été dépassée. — Cap. Krutzfeld c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

299. *Bois. Fret payable par standards de St-Pétersbourg. Règlement. Mesurage à l'arrivée.* — Lorsque le fret d'un transport de bois a été stipulé payable à tant par standards de Saint-Pétersbourg, et que le capitaine, en recevant la marchandise, a fait

des réserves sur la quantité embarquée, il y a lieu de régler le fret d'après le mesurage à faire à l'arrivée. — Brélovueich c. A. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 42.

300. *Bois. Usages de Pensacola. Fractions de pieds et de pouces.* — La coutume de Pensacola, d'après laquelle, entre vendeur et acheteur, il y a lieu de ne pas tenir compte des fractions de pieds et de pouces, ne saurait s'appliquer aux rapports du capitaine avec le réceptionnaire. — Brélovucich c. A. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 42.

301. *Fret payable à destination. Calcul sur le poids. Frais du pesage. Partage par moitié. Compensation avec le fret.* — Lorsque le fret doit se calculer sur le poids reconnu à l'arrivée, les frais du pesage se partagent par moitié et se compensent avec le fret, du moment qu'ils sont, comme ce fret même, liquides et exigibles. — Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jerminy et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

302. *Fret payable sur les mesures d'embarquement. Cubage à l'arrivée. Excédent. Supplément de fret.* — Lorsque le connaissement porte que le fret sera payé sur les mesures d'embarquement, le capitaine ne peut pas demander un supplément de fret si le cubage effectué à l'arrivée accuse un excédent sur la quantité inscrite au connaissement. Il en est ainsi surtout, quand la convention d'affrètement a été faite à forfait, et que, pour d'autres marchandises, le fret a été stipulé payable sur le poids reconnu au débarquement. — Cap. Tel'esfen c. Orzanne et Morgand. — Hâvre, 8 août 1892, VIII, p. 87.

303. *Fret payable sur le poids délivré. Fret sur le vide.* — La stipulation que le fret sera payé sur le poids délivré n'empêche pas l'affréteur d'être tenu de fournir toute la cargaison prévue à la charte-partie. — Watson c. Dreyfus frères et Cie. — Dunkerque, 22 avril 1890, VII, p. 541.

304. *Fret payable sur le poids délivré. Sucre en canastres. Tare fixe de douane. Tare nette.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie que le fret d'une cargaison de sucre brut en canastres doit être payé à raison du poids net, délivré au port de débarquement, cela signifie que le poids net au débarquement est celui dépouillé de son emballage, d'où ressort la nécessité d'un pesage du sucre en dehors des canastres elles-mêmes. — L'usage adopté par la Douane de pratiquer le pesage sur l'ensemble de la cargaison et de faire une tare de 8 0/0 pour les canastres ne peut être obligatoire pour le capitaine qui a stipulé que le poids net serait établi d'après la tare effective et réelle. — Cap. Loutitt c. Raffineries de Saint-Louis. — Marseille, 18 décembre 1891, VII, p. 434.

Alors surtout qu'il s'agit d'un capitaine étranger, auquel les usages de Marseillle sont inconnus. — Aix, 15 mars 1892, VII, p. 528.

305. *Fret payable sur la quantité délivrée. Erreur à l'embarquement. Freinte de route.* — Lorque les conditions de l'affrètement portent le poids à embarquer et prévoient que le fret ne sera payable que sur la quantité délivrée, c'est au capitaine à faire le nécessaire au lieu de charge, s'il croit qu'une erreur a été commise à l'embarquement sur la quantité réellement chargée. Il y a lieu également de tenir compte de la freinte de route. — Cap. Jowes c. L. Dewulf-Cailleret; Cap. Walson c. Dreyfus frères. — Dunkerque, 18 mars et 22 avril 1890, VI, p. 152.

306. *Fret. Taux au mètre cube. Equivalent. Droit d'option pour le fréteur. Usages du Hâvre.* — Lorsque le taux du fret a été stipulé sans spécifier la nature de la marchandise, à tant par mètre cube, l'armateur (ou l'affréteur) a le droit de percevoir le fret sur le cube réel ou sur l'équivalent, pour les marchandises qui en ont un. Tels sont les usages du Hâvre. — V. Berchut c. Léonce Marande et Cie. — Hâvre, 23 août 1887, III, p. 432.

307. *Fret payable sur le poids de la douane. Pesage. Capitaine. Non-constatation du déficit. Faute. Pourparlers nécessaires. Retard. Réserves au connaissement. Surestaries.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec désignation d'un tiers chargeur, sous la clause que le fret serait réglé d'après le poids de la douane, le capitaine est en faute de n'avoir pas constaté le déficit au cours du pesage, et ne peut faire supporter au chargeur les surestaries occasionnées par les

pourparlers que la constatation tardive des manquants a nécessités. Les réserves insérées par le capitaine au connaissement, que le retard est dû aux pourparlers, ne sauraient le relever des conséquences de sa faute. — Cap. Grégam c. Cie des Salins du Midi c. Douard-Joyau. — Marseille, 20 décembre 1892, VIII, p. 372.

308. *Connaissement. Clause « poids inconnu ». Capitaine. Mention d'un poids supérieur au poids délivré. Fret payable néanmoins sur ce dernier poids.* — Lorsqu'un capitaine a signé un connaissement avec la mention « poids inconnu », le fret doit être payé sur le poids délivré, bien que le capitaine ait déclaré, dans le même connaissement, avoir reçu un poids supérieur. — Ollive c. Vve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

309. *Fret proportionnel. Capitaine. Interversion de l'ordre géographique. Double escale. Surestaries. Non-lieu. Charbon. Consommation supplémentaire. Indemnité. Non lieu.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu aux plus rapprochés, pour revenir finalement compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'armateur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après le contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. — En conséquence, il ne saurait réclamer de surestaries ni d'indemnité pour consommation supplémentaire de charbon occasionnée par le déroutement du navire. — Taconet c. Duménil-Leblé. — Rouen, 28 juin 1893, IX, p. 199.

310. *Fret proportionnel. Loi du lieu du contrat. Loi anglaise.* — D'après la loi anglaise et toute charte-partie conforme à cette loi, le fret proportionnel à la distance parcourue n'est pas dû aux armateurs et au capitaine. — Pierce Becker et Ilardi c. H. Auger. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

311. *Fret proportionnel. Navire ayant fait côte. Loi anglaise.* — Quand un navire a fait côte, et que, par la faute du chargeur qui a voulu vendre la cargaison sur place, le capitaine n'a pas pris les mesures nécessaires pour faire parvenir les marchandises à leur destination, ou tout au moins dans un port de relâche, le fret proportionnel à la distance parcourue n'en est pas moins acquis à l'armateur, même d'après la loi anglaise. — Herbart c. Petersen. — Douai, 10 novembre 1885, I, p. 360.

312. *Fret sur le vide. Délai de staries. Expiration. Capitaine. Droit de mettre à la voile. Protestation. Agent des affréteurs. Réserves.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec stipulation d'un certain délai de staries, passé lequel le capitaine aura le droit de mettre à la voile et, après avoir fait constater le vide, de le faire payer comme plein, sauf calcul du déchet normal de route, l'armateur, qui reçoit l'ordre de mettre à la voile avant le chargement complet du navire, n'a, pour s'assurer l'exercice du droit que la convention lui réserve, qu'à protester purement et simplement en mains de l'agent de l'affréteur, et sa protestation, en dehors de toute forme sacramentelle, a la même force que si elle était faite par un officier public. — Et il ne suffirait pas, pour faire tomber cette protestation et annuler ses effets, que l'agent des affréteurs se bornât à répondre, en la recevant, qu'il n'a point contrôlé le vide et qu'il fait des réserves. — Cap. Aste c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 12 juin 1894, X, p. 261.

313. *Fret sur le vide. Navire entier. Chargement pour partie. Consignataire de la marchandise. Exception de discussion. Non-lieu.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour chargement complet, l'obligation pour l'affréteur de payer le fret en entier, bien que le chargement n'ait été effectué que pour partie, rentre dans les clauses spéciales du contrat relatives au prix du loyer du navire affrété, et ne présente pas les caractères de dommages-intérêts qui seraient dus en vertu d'une faute personnelle. — En conséquence, l'armateur peut réclamer le loyer en entier, non seulement à l'affréteur, mais aussi à son consignataire, et celui-ci est engagé directement en sa qualité de consi-

gnataire et d'agent de l'affréteur au paiement du fret, sans pouvoir soulever l'exception de discussion. — Cotesworth c. Cie Commerciale Française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

314. *Clause « fret acquis même en cas de sinistre ». Nullité.* — La clause « fret acquis, même en cas de sinistre », insérée dans un connaissement, viole l'art. 302 du Code de commerce, qui stipule qu'il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement ; en conséquence, elle doit être considérée comme nulle par les tribunaux. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Porte et Cie. — Paris, 22 avril 1890, VI, p. 131.

315. *Clause « fret acquis en cas de sinistre ». Validité même pour le fret non avancé. Obligation de l'affréteur.* — La clause stipulant que « le fret sera acquis au navire même en cas de sinistre » est licite et obligatoire. Elle permet au fréteur, malgré le naufrage du navire et la perte des marchandises, non seulement de conserver le fret qui lui a été avancé, mais encore de réclamer le fret qui devait lui être versé après l'arrivée du navire à destination. — Pierce Becker et Ilardi c. Fraciola. — Rouen, 23 avril 1888, IV, p. 31.

316. *Clause « fret acquis en cas de sinistre ». Validité.* — La clause « fret acquis, même en cas de sinistre », est parfaitement valable, et, par fret acquis, on doit entendre tout le fret, même celui qui ne devait être payé qu'à l'arrivée du navire. — Rose c. Pierce Becker et Ilardi. — Cassation, 25 janvier 1892, VII, p. 386.

317. *Marques et numéros manquants. Fret. Paiement. Obligation.* — Lorsque le capitaine ne représente pas au porteur de ce connaissement des objets portant les marques et numéros inscrits en marge du connaissement, ou lorsqu'il ne le fait que pour une partie des objets, on ne saurait en conclure que l'obligation du chargeur de payer le fret ait été contractée sans cause ou par suite d'erreur sur la substance de la chose. — Busch et Cie c. Wats, Ward et Cie. — Cassation, 31 juillet 1888, II, p. 120.

318. *Voyage d'aller et de retour. Port de destination du voyage d'aller. Capitaine. Mise à la disposition de l'agent des affréteurs. Fret payable ou non. Nullité.* — Est nul et de nul effet l'accord par lequel un capitaine, parvenu au lieu où il doit débarquer le chargement d'aller et prendre celui de retour, s'engage à rester à la disposition de l'agent des affréteurs tant qu'il plaira à ces derniers, le cours des surestaries étant indéfiniment suspendu, et à n'être payé de son fret que sur ce qu'il plaira à cet agent d'embarquer comme chargement de retour. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

319. *Consignataire du navire. Mandataire des affréteurs. Paiement du fret. Responsabilité personnelle.* — Le consignataire du navire, simple mandataire des affréteurs pour la délivrance de la marchandise aux destinataires, n'est pas personnellement tenu du fret envers l'armateur, alors qu'il ne résulte de la charte-pa tie aucun engagement direct du consignataire vis-à-vis de l'armateur, et bien que celui-ci se soit engagé à payer à celui-là une commission d'arrivée qui ne représente que la rémunération des services par lui rendus au navire. — Davidson c. Dargenton-Domingo. — Cassation, 1er août 1894, X, p. 385.

320. *Privilège. Obligation de l'affréteur. Garantie.* — La totalité des marchandises est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles. Il en résulte que lorsqu'un transporteur n'est pas intégralement remboursé du fret et des autres sommes qui lui sont dues au sujet des marchandises, il a le droit de conserver comme garantie celles qui ont été chargées les dernières, alors même que la partie des frais qui les concerne aurait été payée. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

321. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Absence d'équivalents. Offre de caution ou de dépôt du fret.* — Le droit, que l'art. 306 du Code de commerce reconnaît au capitaine de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces pour garantir le paiement du fret, ne saurait être remplacé par des équivalents. Notamment, le consignataire de la cargaison ne peut empê-

cher l'exercice de ce droit ni en offrant caution, ni en proposant de déposer le fret à la caisse des consignations. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658.

322. *Fret. Droit de pilotage et de navigation.* — Les droits de pilotage, navigation et autres ne sont pas privilégiés sur le fret. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

323. ANGLETERRE. — *Fret payable par tonneau délivré. Vente de marchandises en cours de route. Loi du pavillon.* — La clause stipulant que le fret sera payé à tant par tonneau délivré n'a pas prévu le cas des marchandises vendues en cours de route, lequel reste régi par la loi du pavillon. — Schiff c. Steel Brothers et Cie. — Haute-Cour de justice, 11 juillet 1893, IX, p. 575.

324. *Tonnage indiqué. Navire fourni conforme. Partie de la cargaison non embarquée. Armateur. Absence de faute. Fret dû en proportion de la quantité chargée.* — Lorsque le tonnage du navire a été indiqué exactement et que cependant toute la cargaison ne peut être chargée, sans qu'il y ait rien à reprocher à l'armateur, le fret n'est dû qu'en proportion de la quantité chargée. — Mackill et autres c. Wrigt frères et Cie. — Cour de sess. d'Edimbourg, 6 juillet 1887, III, p. 214.

325. *Taux unique. Première partie de la cargaison. Chargement à un fret inférieur. Seconde partie. Fret supérieur. Rupture du contrat. Dommages-intérêts. Supplément de fret.* — Quand la charte-partie prévoit un taux de fret unique et quand la première portion de la cargaison a été embarquée à un fret inférieur, il faut, par compensation, que la seconde portion paye un fret supérieur. Et ce supplément doit être acquis à l'armateur dans le calcul des dommages-intérêts. — Aiken Lilbum c. Ernsthausen. — Cour Suprême de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

326. *Fret susceptible de hausse ou de baisse. Contrat ferme. Assimilation impossible.* — Un contrat ne peut être considéré comme ferme, quand le fret était susceptible de hausse ou de baisse, suivant les fluctuations des cours. — Whimster et Watson et consorts c. Burnley et Cie. — Cour de sess. d'Edimbourg, 15 février 1894, X, p. 95.

327. *Navire perdu. Fret avancé. Connaissement non signé.* — Le tiers de fret payable d'avance est dû alors même que le navire est déjà perdu en route, si les connaissements n'ont pas été antérieurement présentés à la signature des armateurs. — Smith Hill c. Pyman Bell et Cie. — Haute Cour de just., 9 décembre 1890, VI, p. 470.

328. *Navire perdu. Fret payable d'avance. Armateur. Connaissements non signés.* — A partir du moment où le navire est perdu, l'armateur n'a plus droit à réclamer la portion de fret payable d'avance, alors même que les lenteurs du chargeur à lui présenter le connaissement à signer auraient retardé sa réclamation. — Smith Hill c. Pyman Bell. — Cour supr. de judicature, 11 août 1891, VII, p. 61.

329. *Retrait des marchandises avant le voyage, mais après le chargement. Fret dû en entier.* — Le chargeur, qui reprend ses marchandises après les avoir chargées, doit un plein fret, sans que l'armateur ait à justifier d'un préjudice quelconque.— Cour sup. de judic., 25 juillet 1887, III, p. 332.

330. *Quarantaine. Suspension de loyer du navire. Perte à la charge de l'armateur.* — Quand un navire est affrété pour une période déterminée, le temps qu'il a passé en quarantaine est un cas de force majeure et ne compte pas dans la durée de la location. — Les propriétaires du navire supportent seuls la perte résultant de cette rétention en quarantaine. — Il en serait autrement si l'affréteur avait su, en traitant, qu'une quarantaine serait encourue. — Paterson et Cie c. Winchester Steamship Cie. — Cour de sess. d'Edimbourg, 5 février 1886, I, p. 635.

331. BELGIQUE. — *Fret. Taux convenu. Voyage retardé. Taux du jour.* — Lorsqu'un fret a été convenu pour le transport d'une marchandise devant arriver à une époque déterminée, et que la marchandise n'est débarquée que postérieurement à cette époque, ce n'est plus d'après la convention que doit être réglé le taux du fret, mais d'après le taux du jour de l'arrivée du navire. — Van Maenen c. Van

den Broeck c. Darmstadser. — Anvers, 20 janvier 1888, III, p. 753.

332. *Affréteur. Responsabilité à l'avance de fret payé. Faute. Inapplication.* — La clause, par laquelle la responsabilité des affréteurs cesse lorsque toute la marchandise est à bord et l'avance de fret payée, a principalement en vue l'obligation de payer le fret ; malgré la généralité de ses termes, on ne peut admettre qu'elle emporte au profit de l'affréteur décharge absolue de tout recours, même du chef de fautes par lui commises dans l'exécution de la convention, et qui à cette époque pouvaient n'être pas connues du capitaine. La même argumentation s'applique à une quittance pour solde. — Cap. Heine c. Harvie. — Anvers, 12 décembre 1891, VII, p. 338.

333. *Rails ou poutrelles. Longueur extraordinaire. Supplément de fret.* — L'armateur qui fait une convention de transport relative à des poutrelles ou des rails, entend traiter pour des pièces ne dépassant pas une longueur normale, et ne peut s'attendre à devoir embarquer des pièces de n'importe quelles longueurs. — C'est là une clause sous-entendue dans la convention, même si, en fait, le steamer chargé du transport a des écoutilles et des cales de dimensions suffisantes pour prendre des pièces extraordinairement longues. En conséquence, lorsque les poutrelles et les rails fournis ont une longueur extraordinaire, l'armateur a le droit de réclamer une augmentation de fret. — Brouwers c. Société John Cockerill. — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 465.

334. *Obligations de l'affréteur. Gage sur chacune des marchandises. Affrètement en bloc. Excédent de fret. Marchandises chargées les dernières. Affectation. Droit pour le capitaine de ne pas délivrer le connaissement de ces dernières.* — En vertu de l'art. 71 de la loi du 21 août 1879 (art. 280 Code de commerce), chacune des parties du chargement est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles, de même que chaque partie du navire, des agrès, des apparaux et du fret est affectée à l'exécution de toutes les obligations du fréteur. — Il en résulte que, dans le cas d'un affrètement en bloc, le capitaine peut exercer ses droits, quant à un excédent de fret qui lui reste dû, sur les marchandises chargées en dernier lieu, même si le fret proportionnel a été payé sur ces dernières marchandises. — Il en est ainsi surtout lorsque la charte-partie oblige le capitaine à signer les connaissements quel que soit le taux du fret y mentionné. Il ne peut, dans ce cas, connaître le découvert éventuel qu'à la fin du chargement. — Cap. Kiddle c. Foilke et Valois. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 341.

335. *Fret sur le vide. Navire en cueillette. Expertise inutile. Protêt au cours du chargement. Suffisance.* — Dans le cas d'un navire chargeant en cueillette, une expertise, ayant pour but de prouver le vide, n'est pas nécessaire pour rendre la demande de fret sur le vide recevable ; il suffit que le capitaine ait protesté au cours du chargement. L'expertise n'est nécessaire que dans le cas d'un affrètement pour un plein et entier chargement. — Morel Brothers et Kenedy Hunter et Cie c. Frères Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

336. *Navire affrété pour un plein chargement de marchandises diverses. Grève. Partie non embarquée. Fret pour le vide. Surestaries. Affréteurs responsables.*—Dans le cas d'un affrètement pour un plein chargement de marchandises diverses et licites, et lorsqu'il est stipulé « que le délai de starie sera suspendu par tous accidents ou causes hors du contrôle des affréteurs, qui empêcheront ou interrompront le chargement, y compris les grèves des ouvriers des affréteurs, etc. », les chargeurs ne peuvent invoquer cette clause, lorsqu'il s'agit d'un retard provenant d'une grève qui a éclaté dans une usine d'où des verres à vitres devaient leur être expédiés pour être chargés. — Cap. Sœhmidt c. E. Pecher et Cie. — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 339.

337. *Fret à déterminer d'après pesage. Défaut de pesage contradictoire. Obligation de régler le fret sur les quantités reconnues. Capitaine. Absence de reconnaissance du manquant.* — Quand le fret d'une marchandise doit être déterminé d'après le pesage des marchandises au débarquement, le capitaine ne

peut, à défaut d'un pesage contradictoire, prendre pour base de son compte les quantités embarquées, mais seulement celles que le défendeur déclare avoir reçues. Toutefois, cette circonstance ne saurait constituer, de sa part, ni la reconnaissance d'un manquant ni l'engagement de payer des dommages-intérêts à quelque titre que ce soit. — Cap. Robson c. Banque centrale Anversoise et Schmierer et Cie c. Robson et Banque centrale Anversoise. — Anvers, 7 novembre 1885, I, p. 645.

338. *Fret payable après délivraison et pesage. Clause de délivrance « on being paid freight ». Capitaine. Paiement anticipé du fret. Absence de droit pour l'exiger.* — Lorsque, d'après le connaissement, le fret est payable après bonne délivraison et pesage final de la marchandise (*the freight to be paid after true delivery and final weighing of the cargo*), le capitaine n'a pas le droit de réclamer le paiement par anticipation, peu importe qu'il soit dit plus loin que la marchandise sera délivrée *on being paid freight* à un taux déterminé par tonne de 20 cwt net *delivered*. Cette dernière mention ne vise que la manière de calculer le fret. — Cap. van Duynen c. de Francq et Cie. — Anvers, 25 juin 1892, VIII, p. 123.

339. *Clause « différence de fret sera réglée après le déchargement ». Paiement indû. Inapplication.* — La clause d'une charte-partie, portant que toute différence de fret se règle après le déchargement, ne peut être invoquée pour justifier un refus de rembourser une somme payée en trop à titre de fret. — Cette clause ne concerne que l'affréteur en bloc du navire et le capitaine, et oblige les parties à régler entre elles, après le débarquement, la différence éventuelle entre le fret global et les frets partiels. — Ide de Wilde c. cap. Rhyssel. — Anvers, 28 février 1888, IV, p. 89.

340. *Clause « fret acquis en cas de sinistre ». Innavigabilité. Capitaine. Obligation de remplacement.* — S'il a été convenu entre parties qu'en cas de perte du navire le fret payé resterait acquis au capitaine, il n'appert nullement de cet accord que l'intention commune des parties ait été d'exonérer le défendeur principal de l'exécution de l'obligation sus-visée dans l'hypothèse où, par suite de fortune de mer, il se serait trouvé dans l'impossibilité de transporter par son navire les marchandises chargées. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langwill et Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

341. *Clause « Ship lost or not lost ». Innavigabilité du navire. Capitaine. Obligation. Remplacement.* — On ne saurait admettre que la clause *Ship lost or not lost* constitue une dérogation au principe consacré par l'article 94 de la loi maritime, qui impose au capitaine l'obligation, lorsque, pendant le voyage, le navire est devenu innavigable, d'en affréter un autre pour le transport des marchandises au port de destination. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langwill et Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

342. *Clause « ship lost or not lost ». Perte du navire avant le départ. Inapplication.* — La clause *Ship lost or not lost* n'a nullement pour but d'exonérer le fréteur de l'obligation, que lui impose l'article 94, al. 2, de la loi du 21 août 1879, au cas où le navire n'a pu être radoubé, d'en louer un autre, mais de le soustraire à la règle du dernier paragraphe de cet article et aux trois premiers paragraphes de l'article 97, touchant le règlement du fret en cet hypothèse. — Cette clause a son importance surtout lorsque le navire périt en cours de route, mais ne s'applique pas au cas où le navire périt avant le départ. — Cap. Langwill c. Dyle et Bacalan. — Bruxelles, 14 juillet 1893, IX, p. 264.

343. Danemark. — *Paiement du fret. Garantie par l'affréteur. Fréteur. Droit direct contre lui.* — Il ne résulte nullement de la nature des choses que toutes les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur prennent fin dès que le chargement est terminé, le connaissement délivré et le déchargement effectué par le consignataire des marchandises, de telle sorte que le fréteur ne puisse désormais, sans le consentement de son cocontractant, s'en prendre qu'au consignataire, avec qui, lors de la rédaction de la charte-partie, il n'est point entré directement en relations, ainsi qu'à la cargaison. — En conséquence,

l'affréteur peut, même après l'accomplissement des faits précités, être poursuivi en paiement du fret, lorsque dans la charte-partie il a garanti ce paiement. — Copenhague, 15 février 1893, X, p. 630.

344. *Pétrole. Fret payable sur le poids des gallons. Capitaine. Responsabilité des marques. Indication du poids brut, du poids net et des marques sur le connaissement.* — Lorsqu'il a été stipulé, dans une charte-partie, que le fret dû au capitaine pour le transport d'une cargaison de pétrole en tonneaux sera payé d'après le poids des gallons et que le capitaine sera responsable du nombre des tonneaux chargés portant les marques indiquées sur les reçus du second, le capitaine peut exiger que les connaissements qui sont présentés à sa signature portent l'indication du poids brut et du poids net des tonneaux chargés, ainsi que de leurs marques. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

345. ITALIE. — *Paiement du fret. Clause écartant toutes exceptions. Inexécution du contrat. Inapplication.* — La clause insérée au contrat d'affrètement au sujet du fret : « La totalité doit être payée immédiatement après la consignation de la cargaison, amiablement et sans procès, toute exception étant écartée », n'empêche pas que l'affréteur puisse se refuser au paiement du fret dans le cas où le capitaine n'aurait pas exécuté correctement le contrat. — Pandolino c. Maison Lagorio Guiseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

346. *Fréteur. Inexécution du contrat. Affréteur. Retard au paiement du fret. Intention d'éviter la déchéance. Surestaries. Non-lieu.* — Il n'est pas dû de surestaries pour retard au paiement du fret, lorsque l'affréteur se serait exposé, en le payant, à être déchu de l'action en indemnité qu'il voulait intenter contre le fréteur pour inaccomplissement du contrat.— Pandolino c. Maison Lagorio Guiseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

347. *Assurance. Fret différentiel. Validité. Naufrage. Assureurs tenus.* — Celui qui, s'étant chargé d'un transport, en confie l'exécution à un capitaine, profitant de la différence entre le fret stipulé par ce dernier et le prix qu'il reçoit de l'expéditeur, peut valablement assurer cette différence. — Par suite de ce contrat, l'assureur est tenu de payer la somme assurée, bien que, en cas de perte totale ou des trois quarts de la marchandise, le fret ne soit pas dû. — Il n'en serait pas de même au cas où le navire seul aurait été sinistré, les marchandises étant sauvées. — Mannheim c. Peirce. — Cassation Palerme, 26 mars 1889, V, p. 396.

348. TUNISIE. — *Clause « le capitaine devra prendre un chargement de madriers, pilotis de sapin et autres bois au gré de l'affréteur ». Transport de pilotis. Capitaine. Protestation tardive. Demande en supplément de fret. Irrecevabilité.* — Le fait par le capitaine de n'avoir protesté qu'après avoir chargé toutes les marchandises livrées par l'affréteur le rend irrecevable à réclamer un supplément de fret pour transport de pilotis, alors surtout que la charte-partie stipule que le capitaine devra prendre « un chargement de madriers, poutres, pilotis de sapin et autres bois au gré de l'affréteur ». Il importe peu que cette charte-partie n'ait été signée que par le représentant du capitaine. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzellis. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

349. *Connaissement. Fret payable sur le poids débarqué. Défaut de mesurage à l'arrivée. Base d'appréciation. Connaissement.* — Quand le connaissement stipule que le fret sera payé sur la quantité de marchandises pesées au débarquement, et que le mesu age n'a pas eu lieu, il faut s'en rapporter aux énonciations du connaissement pour connaître la quantité de marchandises qui a été réellement transportée et sur laquelle le fret est dû. — Dumergue c. Campo et autres. — Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

350. TURQUIE. — *Connaissement. Avaries. Clause de non-contribution. Jet à la mer. Chargeur. Fret non dû.* — Dans un contrat d'affrètement, la clause du connaissement, portant que les avaries de la cargaison seront supportées par la cargaison et les avaries du navire par le navire, est valable d'après la loi ottomane (art. 243 Code de commerce maritime ottoman). — En ce cas et par exception

à l'article 123 dudit Code, qui dispose que le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution, le nolis des marchandises jetées à la mer qui, en vertu de la clause du connaissement, ne profitent pas de la contribution, n'est pas dû par le chargeur au capitaine. — Naftalizon c. capitaine X. — Constantinople, juillet 1892, VIII, p. 159.

CHAPITRE IX
Résiliation du Contrat.

351. FRANCE. — *Abordage maritime. Rupture de l'affrètement. Dommage indirect.* — La rupture de l'affrètement résultant de l'abordage est un dommage indirect dont ne répond pas l'abordeur. — Dor c. cap. Ribalta. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

352. *Agent des affréteurs. Mandat accompli. Irresponsabilité.* — L'agent des affréteurs, qui a fait connaître sa qualité aux armateurs et qui n'excède point les limites de son mandat, n'encourt aucune responsabilité à raison de l'inexécution de l'affrètement qu'il a procuré. — Cyprien Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Carr. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

353. *Courtier maritime. Rupture du voyage. Irresponsabilité.* — Le courtier qui a négocié l'affrètement d'un navire, sur l'ordre formel de l'affréteur et aux conditions agréées par celui-ci, ne saurait être responsable de la rupture du voyage. Il n'a pas à se préoccuper des causes pour lesquelles l'affréteur n'a pu charger la cargaison et en vue de laquelle l'affrètement a été fait. — P. et A. Legal c. Christiaens et Allaire. — Nantes, 18 mai 1889, V, p. 648.

354. BELGIQUE. — *Exécution. Retard. Faculté d'annuler.* — Il n'est pas interdit de déroger par une stipulation conventionnelle à l'art. 1147 du Code civil, aux termes duquel le retard dans l'exécution d'une obligation donne lieu à des dommages-intérêts. Les parties peuvent stipuler, qu'en cas de retard, elles pourront annuler ou maintenir la convention. — Tao Ez c. cap. Marshall. — Bruxelles, 22 juin 1885, II, p. 66.

355. *Rupture. Dommages-intérêts prévus ou ayant pu l'être. Articles à y comprendre.* — Dans une convention d'affrètement, les dommages-intérêts qui sont une *suite immédiate et directe* de l'inexécution de la convention, et qui ont *été prévus* ou qu'on *a pu prévoir* lors du contrat, comportent les articles suivants : différence de fret sur le transport, frais d'allège, surveillance du transport de la marchandise saine, frais de pesage de cette marchandise, salaire des ouvriers qui ont séparé la marchandise saine de la marchandise avariée, note d'honoraires de celui qui a fait le triage, frais de l'expert commis par le tribunal, perte sur la marchandise avariée vendue, pesage de la marchandise avariée. — Levysohn c. Burghardt. — Bruxelles, 2 novembre 1894, X, p. 621.

356. DANEMARK. — *Agent d'affrètement. Engagement de fournir un navire. Inexécution. Dommages-intérêts. Réparation intégrale.* — L'agent d'affrètement, qui s'engage à mettre à la disposition d'un négociant un ou des navires à une date déterminée et qui ne remplit que tardivement son obligation, doit au négociant la réparation de tout le préjudice causé au chargeur par la résiliation de ses marchés. — Copenhague, 8 juillet 1891, VIII, p. 413.

SECTION 1
Résiliation par le fait de l'Armateur.

357. FRANCE. — *Inexécution. Résiliation d'une vente subie par le chargeur. Indemnité.* — L'armateur est responsable envers le chargeur de toutes les conséquences du préjudice causé à ce dernier par l'inexécution de la charte-partie. Spécialement, lorsqu'un navire a été substitué, sans raison légitime, à celui qui avait été frété, et qu'un marché conclu par le chargeur a été résilié par ce seul fait que la marchandise a été présentée à l'acheteur du bord d'un navire autre que le navire désigné, l'armateur doit indemniser le chargeur de toutes les conséquences de cette résiliation. — Cie Puglia c. Michalopulo. — Cass., 1er août 1887, III, p. 263.

358. *Inexécution du contrat. Affréteur commissionnaire. Fret payable à destination. Action contre l'armateur. Dommages-intérêts. Différence*

de fret. — Le chargeur ou affréteur a qualité pour agir contre l'armateur en cas d'inexécution par celui-ci de son engagement de charger la marchandise ou, d'une manière générale, en cas d'inexécution du contrat d'affrètement, encore bien que l'affréteur ou chargeur ne soit qu'un commissionnaire, s'il a traité en son nom personnel avec l'armateur. — L'armateur, pour se soustraire à cette action, ne saurait se prévaloir de cette circonstance que le fret serait payable à destination, pour soutenir que le destinataire seul aurait le droit d'agir. Spécialement, le chargeur est fondé à se faire rembourser la différence du fret qu'il a dû s'engager à payer pour faire transporter la marchandise par un autre navire. — Marzolff c. Brostrom et Cie. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 336.

359. — *Navire ne contenant pas les installations nécessaires pour le voyage spécial auquel il était destiné. Résiliation. Dommages-intérêts.* — Quand un navire est affrété en vue d'une destination précise, il ne suffit pas que l'armateur le livre en état de navigabilité intrinsèque, capable de tenir la mer jusqu'au lieu de destination ; il faut, en outre, que ce navire soit à même de remplir la destination spéciale pour laquelle il a été loué. — Notamment, quand un navire est affrété pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol, il doit être muni de tous les aménagements prescrits à cet égard par les lois françaises ou espagnoles. A défaut, et lorsque des difficultés ont été soulevées par l'autorité sanitaire aux ports d'embarquement ou d'escale, c'est à l'armateur qu'incombe la responsabilité. Les fautes, commises par l'armateur dans les circonstances précitées, sont de nature à motiver contre lui : la résiliation du contrat d'affrètement, la perte du fret et des dommages-intérêts. Il y a lieu surtout de prononcer ces condamnations, quand, par suite des agissements du capitaine et malgré les stipulations de la charte-partie, l'affréteur a été mis dans l'impossibilité d'utiliser le retour du navire en Europe. — Strauss c. cap. Thomson et Woorkmann, Clark et Cie. — Aix, 9 juillet et 24 décembre 1887, III, p. 177 et 565.

360. *Oppositions à la sortie du navire. Droit pour les chargeurs de reprendre la disposition de leurs marchandises. Capitaine. Dommages-intérêts.* — Quand des marchandises ont été chargées à bord d'un navire, que le départ dudit navire se trouve empêché par des oppositions qui ont été mises à sa sortie et que la durée de cet empêchement ne peut être déterminée, les chargeurs ont le droit de reprendre la libre disposition de leur marchandise. En outre, le capitaine est responsable, vis-à-vis d'eux, du retard et des frais qui leur ont été ou qui peuvent leur être occasionnés. — Laurette et Cie c. cap. Pérès. — Marseille, 6 juin 1887, III, p. 69.

361. Angleterre. — *Charte-partie. Fausse indication. Affréteur. Ratification. Résiliation impossible. Dommages-intérêts.* — Quand la charte-partie indique faussement le navire comme en route ou sur le point de faire route, l'affréteur est en droit de demander sa résiliation. Mais si, après avoir découvert cette erreur, cet affréteur a manifesté l'intention d'exécuter quand même cette charte-partie, il ne peut plus ensuite demander sa résiliation, et son droit se borne à réclamer des dommages-intérêts. — Bentsen c. Taylors sons et Cie. — Cour suprême de Judicature, 30 juillet 1893, IX, p. 250.

362. *Armateurs conjoints. Faillite de l'un d'entre eux. Affréteurs. Rupture du contrat avec les autres. Impossibilité.* — Quand des armateurs, conjointement avec d'autres armateurs, ont entrepris des transports pendant plusieurs années à effectuer tant sur leurs navires que sur les navires des autres armateurs conjoints, la faillite des premiers ne permet pas aux affréteurs de rompre le contrat quand les autres armateurs sont en état de l'exécuter. — Whimster et Watson et consorts c. Burnley et Cie. — Cour de session d'Edimbourg, 15 février 1894, X, p. 95.

363. Belgique. — *Embarquement à date déterminée. Voilier. Inexécution. Tribunaux. Résiliation. Délai. Embarquement par steamer.* — Lorsque le capitaine n'a point chargé des marchandises sur un voilier partant à une date fixe, la justice peut, avant de prononcer la résiliation à son encontre, lui accorder un délai calculé

de telle sorte que la marchandise puisse arriver par steamer à destination à l'époque probable de l'arrivée du voilier. — Ubbelhode c. Selb. — Anvers, 2 janvier 1888, III, p. 752.

364. ITALIE. — *Résolution avant le départ. Fait de prince. Départ. Impossibilité d'arriver à destination. Quasi-délit. Action. Prescription annale.* — Le contrat d'affrètement étant résolu lorsqu'avant le départ du navire le voyage pour le lieu de destination est empêché par fait de prince (art. 551 Code de commerce), si néanmoins le capitaine entreprend le voyage et ne peut approcher du port de destination et se trouve contraint à retourner au port de départ, l'action en dommages-intérêts qu'intente le passager ou le chargeur contre l'armateur n'est pas fondée sur le contrat d'affrètement, mais sur le délit ou le quasi-délit du capitaine, et n'est, par suite, pas sujet à la prescription annale dont s'agit à l'article 924 du Code de commerce. — Maggi c. Bruzzo et Cie la « Véloce ». — Cass. Turin, 16 février 1894, X, p. 344.

365. *Innavigabilité du navire en cours de voyage. Droit des affréteurs. Résiliation du contrat.* — Lorsqu'en cours de voyage, le navire est déclaré innavigable et délaissé aux assureurs, l'affréteur n'est pas obligé d'attendre l'issue des difficultés auxquelles peut donner lieu la validité du délaissement. Il peut résilier le contrat d'affrètement, si le capitaine et l'armateur ou pour eux les assureurs, ne pourvoient pas avec un autre navire à la continuation du voyage. — Ansaldo c. assureurs. — Gênes, 13 mai 1887, IV, p. 339.

SECTION 2

Résiliation par le fait de l'affréteur.

366. FRANCE. — *Rupture du contrat avant chargement. Moitié du fret.* — Lorsque l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, le capitaine a droit à la moitié de son fret ; mais il ne peut réclamer, en plus, des frais d'équipage, de pilotage ou de lestage. — Lequellec et Joyau c. Vve Laidain et fils, Gérain et Baumier. — Nantes, 28 août 1885, II, p. 172.

367. *Rupture du voyage avant le départ. Demi-fret. Surestaries. Non-lieu.* — L'affréteur qui rompt le voyage avant de partir ne doit d'autre indemnité au capitaine que la moitié du fret convenu, suivant l'article 288 du Code de commerce, et n'est pas tenu de payer, en sus, des surestaries pour retardement du navire. — Cap. Leguennec c. Pouilly et Lefèvre et Perthuy. — Nantes, 12 avril 1893, IX, p. 537.

368. *Rupture du voyage. Constatation. Absence de formalité. Absence de chargement dans le délai de la charte-partie. Fréteur. Reprise du navire. Demi-fret.* — L'article 288 du Code de commerce n'impose aucune formalité particulière pour constater la rupture du voyage. En conséquence, le fréteur n'a droit qu'au demi-fret, bien que l'affréteur ne lui ait donné aucun avis de son intention de rompre le voyage, si cette intention n'a pu être ignorée du fréteur, et spécialement lorsque, la cargaison n'ayant pas été chargée dans le délai imparti par la charte-partie, le fréteur a repris la disposition de son navire à l'expiration des jours de planche. — P. et A. Legal c. Christiaens et Allavie. — Nantes, 18 mai 1889, V, p. 648.

369. *Glaces en Loire. Retard. Résiliation. Demi-fret.* — L'article 277 du Code de commerce, aux termes duquel, «s'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard », s'entend aussi bien de l'entrée du navire dans le port que de sa sortie, et la présence des glaces en Loire constitue la force majeure temporaire visée par la loi. Par suite, l'affréteur qui s'est engagé à charger à une époque déterminée, doit opérer le chargement, même après cette époque, si le fréteur justifie n'avoir pu, auparavant, par suite des glaces en Loire, faire remonter son navire à Nantes pour y prendre charge. La résiliation du contrat d'affrètement doit être prononcée aux torts du chargeur, et celui-ci doit payer le demi-fret à titre d'indemnité. — Flornoy et fils c. Moussié fils. — Nantes, 14 janvier 1891, VII, p. 33.

370. *Voyages successifs. Rupture annoncée. Armateur. Reprise du navire sans frais. Indemnité. Appréciation. Droit commun.* — Lorsqu'un

affrètement a été conclu pour une série de voyages successifs, ces voyages ne peuvent être considérés comme un seul voyage d'aller et retour, auquel l'article 294, § 2, du Code de Commerce, qui fixe au montant du fret l'indemnité due au cas de rupture du contrat après le départ, serait applicable. Il en est ainsi surtout lorsque, dans l'intervalle de chaque voyage, l'armateur rentre dans la disposition de son navire en lui faisant prendre un chargement de sortie. Le § 2 de l'article 288 du Code de Commerce édicte une règle spéciale qui s'applique seulement au cas où le navire s'est rendu au port de charge, où il reste sans emploi par le fait de l'affréteur, après avoir fait toutes les dépenses nécessaires pour se mettre à la disposition de ce dernier. Lors donc que la rupture de l'affrètement, conclu pour plusieurs voyages, a été annoncée à l'armateur après l'exécution d'un ou deux voyages, mais bien avant l'accomplissement des voyages subséquents, et que l'armateur a repris sans frais la possession de son navire, l'indemnité due par l'affréteur doit être fixée suivant les règles ordinaires des contrats, et c'est à l'armateur à justifier du préjudice que l'inexécution de l'affrètement lui a fait subir. — Vve Verdeau c. Coquelin frères. — Dunkerque, 30 janvier 1894, X, p. 58.

371. *Second contrat. Inexécution à raison de la saisie faite par l'affréteur. Non-lieu à dommages-intérêts.* — L'affréteur ne peut exiger que l'armateur l'indemnise de l'inexécution d'un second contrat, lorsque cette inexécution provient de ce fait qu'il a lui-même fait saisir le navire pour assurer ses droits éventuels contre l'armateur et le capitaine. — Galula c. Philippe. — Aix, 22 janvier 1891, VI, p. 666.

372. *Inexécution. Dommages-intérêts. Erreur de l'agent dans une dépêche accessoire. Contrat. Validité. Affréteur. Responsabilité.* — L'affréteur qui ne remplit pas ses obligations est passible de dommages-intérêts. Pour échapper à cette responsabilité et demander la nullité du contrat, il ne peut exciper d'une erreur commise par son agent. Spécialement, si, averti par lettre de l'affrètement d'un vapeur d'une portée de 800 standards, l'affréteur a donné à son agent des ordres pour la vente définitive de 650 standards, et a tacitement accepté un autre acheteur pour le solde de 150 standards, il ne peut se prévaloir d'une indication contenue dans une dépêche confirmative de l'affrètement du même vapeur indiqué par erreur comme d'une portée de 800 tonnes. — Cap. Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Car. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

373. *Chargement inachevé. Fret sur le vide. Mise en demeure. Inutilité.* — Le fret sur le vide est dû exceptionnellement en l'absence de toute mise en demeure préalable, lorsque c'est l'affréteur lui-même qui rompt le contrat et oblige le navire à lever l'ancre sans avoir terminé son chargement. — Cotesworth c. Cie Commerciale Française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

374. ANGLETERRE. — *Affréteur. Refus de charger. Loi anglaise. Dommages-intérêts. Différence entre le fret convenu et le fret effectué. Marchandises brûlées. Marchandises embarquées en remplacement. Imputation sur le fret effectué. Non-lieu.* — Dans la loi anglaise, l'affréteur qui refuse de charger le navire ne doit pas le demi-fret, mais seulement des dommages-intérêts représentant la différence entre le fret convenu et le fret effectué. — Mais, dans le fret effectué, l'affréteur n'a pas le droit de comprendre le fret que l'armateur a reçu pour les marchandises brûlées. — Aitken Lilbum c. Ernsthausen. — Cour suprême de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

SECTION 3

Résiliation par force majeure.

375. FRANCE. — *Retard. Fortune de mer. Résiliation sans dommages-intérêts.* — Le capitaine et l'armateur ne doivent point de dommages-intérêts à raison du retard apporté à un voyage, lorsque ce retard est dû à une fortune de mer. — Dans ce cas, le tribunal doit prononcer la résiliation de la charte-partie sans dommages-intérêts. — Cap. Philippe c. Galula. — Marseille, 17 décembre 1890, VI, p. 453.

376. EGYPTE. — *Chargement de bois à aller prendre dans un port. Prohibition d'exportation. Force majeure.*

Résiliation. Dommages-intérêts. Non lieu. — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement de bois dans un port, et que l'espèce de bois, devant composer ce chargement, a été, lors de l'arrivée du navire dans ce port, frappée d'une prohibition d'exportation, cette mesure constitue un cas de force majeure absolue emportant résiliation du contrat et libérant l'affréteur de ses obligations sans dommages-intérêts. — Mohamed et Hassan Nadoury c. Giovanni Stagni. — Alexandrie, 31 mai 1894, X, p. 334.

SECTION 4

Des clauses pénales.

377. FRANCE. — *Clause pénale par jour de retard. Interprétation stricte.* — Les clauses pénales sont des clauses de rigueur qui doivent être strictement bornées au cas qu'elles ont prévu. Spécialement, lorsque la charte partie stipule une clause pénale de 500 francs par jour de retard pour un navire déterminé, l'affréteur ne peut prétendre bénéficier de cette clause pénale pour des retards afférents à d'autres voyages et d'autres navires. — Cap Pears c. Masson. — Marseille, 21 mai 1891, VII, p. 47.

378. *Clause pénale. Inexécution. Responsabilité. Etendue. Appréciation.* — Lorsque, dans une convention, une clause pénale a été stipulée pour le cas d'inexécution, l'article 1152 du Code civil ne fait pas obstacle à ce que les juges déterminent, d'après les circonstances de la clause, l'étendue de la responsabilité véritablement encourue ; ainsi, ils peuvent, à raison de ces circonstances, appliquer les dispositions de l'article 288 du Code de commerce et attribuer la moitié du fret, quand l'affréteur a rompu le voyage, au lieu de l'indemnité prévue à titre de clause pénale au contrat d'affrètement. — Société des Carrières de Chemton c. Cordiglia. — Alger, 5 avril 1892, VIII, p. 526.

379. *Clause pénale. Simple retard. Juges. Pouvoir d'appréciation.* — La clause pénale, insérée dans une charte-partie pour le cas d'inexécution absolue du contrat, n'est pas applicable au cas de simple retard dans l'exécution. Les juges conservent, d'ailleurs, un pouvoir souverain d'appréciation et, s'ils constatent, en outre du dommage prévu par les parties, une nouvelle cause de préjudice, ils peuvent fixer en conséquence le montant de l'indemnité due à la partie lésée. — Cie Puglia c. Michalopulo. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

380. *Clause pénale. Restitution tardive du navire. Inapplication.* — Le défaut de restitution du navire au terme convenu ne suffit pas pour appliquer la clause pénale stipulée en vue de l'inexécution des engagements par l'une des parties. L'augmentation de fret, accordée à l'armateur pour les jours de retard, constitue dans ce cas une indemnité suffisante. — Fraissinet et Cie c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 26 juillet 1886 ; Aix, 2 mars 1887, II, p. 182 et 664.

381. *Clause pénale. Restitution du navire par l'affréteur. Pourparlers engagés. Juges. Pouvoir d'appréciation. Simples dommages-intérêts.* — Il appartient au tribunal de réduire dans une notable proportion l'indemnité réclamée par les armateurs, en vertu d'une clause pénale stipulée pour le cas d'inexécution de l'affrètement, alors surtout que les armateurs ont pu trouver l'emploi utile de leur navire, et qu'ils sont entrés en pourparlers avec les affréteurs au sujet de la réparation du préjudice causé. — Cyp. Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Carr. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

382. *Clause « montant estimé du fret ».* — Quand, dans une charte-partie, le montant du fret a été stipulé à titre de clause pénale, l'indemnité doit être allouée à l'affréteur en cas de non-exécution du contrat. — Donaudy c. Couppa. — Marseille, 25 juillet 1888 ; Aix, 19 février 1889, IV, p. 656.

383. *Clause « montant estimé du fret». Retard dans la livraison du navire. Remplacement.* — Une clause pénale n'est que la sanction prévue de l'inexécution de l'obligation; mais elle laisse au créancier, quand le débiteur manque à son obligation, la faculté de demander l'exécution même de l'obligation. Spécialement, la clause « montant estimé du fret », insérée dans une charte-partie, ne fait pas obstacle à ce que l'affréteur, si le navire ne lui est pas livré en temps utile par la faute de l'armateur, poursuive le remplacement de ce navire aux

frais et risques de cet armateur. — Couppa c. Cicellis. — Marseille, 30 mai 1892, VII, p. 697.

384. *Clause « montant du fret ». Créancier. Droit de poursuivre l'exécution. Dommages-intérêts supérieurs.* — La stipulation d'une clause pénale, dans l'espèce le montant du fret, en cas d'inexécution d'un contrat, n'enlève pas au créancier le droit de demander l'exécution de la convention ; et, si cette exécution entraîne des frais supérieurs au chiffre de la clause pénale, le débiteur en faute ne peut prétendre se libérer au moyen du montant de la clause pénale précitée pour se soustraire au paiement des dommages-intérêts qui sont la conséquence de l'exécution forcée du contrat, poursuivie à son encontre. — Couppa c. Cicellis. — Aix, 2 mars 1893, VIII, p. 656.

385. *Clause « montant estimé du fret». Charte-partie anglaise. Préjudice. Preuve à faire.* — La clause pénale, insérée dans une charte-partie anglaise et portant que la pénalité, en cas d'inexécution, sera le montant estimé du fret, est une clause de style, nonobstant laquelle celui qui souffre de l'inexécution du contrat est tenu de justifier du préjudice qu'il éprouve, comme il est en droit d'en réclamer le montant intégral. Il en est ainsi surtout quand il est établi que l'inexécution du contrat doit être attribuée, au moins en partie, à celui qui en a éprouvé un préjudice. — Gaffinel c. cap. Davies. — Montpellier, 24 juin 1886, II, p. 158. — Laurent c. cap. Brown.—Hâvre, 24 février ; 9 juin 1885 ; Rouen, 16 novembre 1885, I, p. 135, 588, 589.

386. ALLEMAGNE.— *Clause « montant estimé du fret ». Interprétation.* — La clause pénale, insérée dans une charte-partie anglaise et fixant au montant estimé du fret le prix de l'inexécution du contrat, ne doit être considérée ni comme une appréciation de dommages ni comme une limite *maxima*, et ne doit pas être appliquée, en dehors d'une stipulation expresse, à la moindre inexécution partielle. — Petersen c. Gaertner. — Tribunal supérieur hanséatique, 7 janvier 1887, II, p. 712.

387. ANGLETERRE. — *Clause « montant estimé du fret». Interprétation.* — La clause d'une charte-partie, qui contient une clause pénale, n'a d'autre but que d'indiquer le *maximum* qui puisse être réclamé à l'une des parties pour inexécution du contrat. — Thorp c. Hibbard. — Hte Cour de justice, 14 novembre 1887, III, p. 604.

388. BELGIQUE. — *Clause « montant estimé du fret ». Chargement incomplet. Absence de protestation. Présomption de faute.* — Lorsque, dans une convention d'affrètement ayant pour objet le transport d'une quantité déterminée de marchandises, les parties stipulent, pour le cas d'inexécution de leurs engagements réciproques, une pénalité égale au montant du fret, l'absence de toute protestation de la part du capitaine, lors de l'embarquement incomplet de la marchandise à transporter, constitue une présomption suffisante pour faire admettre que c'est uniquement par le fait du capitaine que cet embarquement n'a pas eu lieu. — Cauderlin frères c. Paulsen et Yvers. — Gand, 24 juillet 1889, VII, p. 580.

389. *Clause « montant estimé du fret ». Clause de style.* — La clause « indemnity for non perfomance estimated amount of freight » stipule la pénalité du montant du fret pour le cas d'inexécution du contrat d'affrètement. La peine peut être modifiée par le juge, lorsque l'obligation principale a été exécutée en partie, ce qui comprend le cas où elle a été exécutée pour le tout, mais d'une façon irrégulière. — Eyre c. Balcaen. — Gand, 3 mai 1884 et 18 juillet 1885, II, p. 67.

390. *Clause « montant estimé du fret ». Fret net.* — En présence des termes formels de la charte-partie, d'après lesquels la pénalité pour inexécution du contrat d'affrètement est estimée au montant du fret, ce fret est et ne peut être que le fret net, et non le fret brut. — Sanders c. cap. Potter. — Bruxelles, 1er mars 1890, V, p. 686.

391. *Clause « montant estimé du fret». Pouvoir du juge.* — La clause « indemnity for non performance estimated amount of freight » stipule la pénalité du montant du fret pour le cas d'inexécution du contrat d'affrètement. La peine peut être modifiée par le juge, lorsque l'obligation principale a été exécutée en partie,

ce qui comprend le cas où elle a été exécutée pour le tout, mais d'une façon irrégulière. — Eyre et la Goolsteamshipping Cie c. Balcaen. — Gand, 3 mai et 18 juillet 1885, II, p. 67.

392. DANEMARK. — *Clause « montant estimé du fret ». Capitaine. Faute légère. Inapplication.* — La disposition de la charte-partie que « la peine pour l'inexécution de cette convention est fixée au montant du fret» ne doit s'entendre que de l'inexécution complète de la charte-partie ou d'une faute équivalente, mais n'est point applicable dans le cas où le capitaine a négligé de remplir l'obligation que lui imposait la charte-partie d'annoncer par télégramme que le navire avait quitté son dernier port de déchargement et de prévenir aussi de son arrivée au lieu de chargement fixé par la charte-partie. — Lund c. cap. Clemmensen.— Copenhague, 27 août 1890, VII, p. 595.

393. EGYPTE.— *Clause « montant estimé du fret ». Affrètement. Dommage supérieur. Armateur. Absence de dol ou faute lourde. Responsabilité limitée au montant du fret.* — Au cas où, dans une charte-partie, il a été stipulé que la pénalité pour non-accomplissement des accords par l'armateur, en supposant des dommages prouvés, n'excédera pas le montant estimé du fret, l'armateur, si aucun dol ou faute lourde ne peut lui être reproché, ne saurait être tenu des dommages plus forts soufferts par l'affréteur, à raison de cet inaccomplissement et par suite des engagements pris par celui-ci envers un sous-affréteur ou chargeur et qu'il n'a pu, à son tour, accomplir. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Lévy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

394. *Clause « montant du fret ». Retard. Inapplication.* — La clause de la charte-partie, portant qu'en cas d'inexécution du contrat la pénalité serait égale au montant du fret, n'est pas applicable au cas d'un simple retard. — Giovani Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, IX, p. 271.

395. TUNISIE. — *Clause « montant estimé du fret ». Interprétation.* — La clause d'un connaissement portant que, «en cas de retard imputable à la compagnie ou au capitaine, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il y a préjudice, et le montant ne pourra en aucun cas dépasser le montant du fret », doit être entendue en la limitant aux cas que les parties ont voulu raisonnablement prévoir ; elle ne s'applique qu'au simple retard et non à un retard qui fait perdre tout profit à l'expéditeur. — Cie Transatlantique c. Verdier. — Tunis, 14 décembre 1891, VII, p. 366.

CHAPITRE X

Prescriptions et fins de non-recevoir.

396. *Art. 435 et 436. Fraude. Inapplication.* — Les déchéances résultant des art. 435 et 436 du Code de commerce, ainsi que de l'art. 433, ne sont pas applicables, quand l'une des parties se plaint d'une fraude commise par l'autre envers elle. — Prenveille c. Bachelot. — Rennes, 12 mars 1890, VII, p. 12.

397. *Affrètement pour plein et entier chargement. Capitaine. Pontée. Non-chargement. Avis au chargeur. Affréteur. Absence de mise en demeure. Absence de réserves au connaissement. Dommages-intérêts. Déchéance. Protestation pour retard. Insuffisance.* — Lorsque, un navire ayant été affrété pour aller prendre dans un port un plein et entier chargement, le capitaine, devant l'imminence du gel, et dans la crainte de ne pouvoir effectuer son retour, a, le chargeur dûment prévenu, mis à la voile sans avoir chargé la pontée, contrairement aux conditions de son contrat, l'affréteur ne peut lui réclamer, à titre d'indemnité, le montant du fret afférent aux marchandises non chargées, s'il a ratifié la conduite du capitaine, en ne lui faisant tenir en temps utile aucune mise en demeure de compléter son chargement, et si les connaissements ne contiennent aucune réserve expresse à cet égard. Une protestation faite par le chargeur, touchant les lenteurs du chargement, pendant qu'il s'accomplissait, ne saurait suppléer à ce point de vue une mise en demeure spéciale. — Gaffinel c. cap. Radimiri. — Marseille, 8 mars 1895, X, p. 794.

398. ITALIE. — *Retard dans le transport. Paiement d'acomptes sur le fret. Acceptation de la cargaison.*

Fin de non-recevoir. Non-lieu. — Le paiement des acomptes sur le fret et l'acceptation de la cargaison consignée n'emporte pas renonciation à toute demande de dommages-intérêts pour retard dans le transport, s'il n'est prouvé que l'affréteur savait que les causes de ce retard étaient imputables au capitaine. — Pandolino c. Lagorio Guiseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

399. TUNISIE. — *Arrivée du navire. Sens. Fin du voyage. Navire. Perte. Art. 433. Prescription.* — Les mots « arrivée du navire », insérés dans l'article 433 , sont synonymes de ceux « fin de voyage ». En conséquence, si le navire a péri, la prescription commence à courir du jour où les intéressés ont eu connaissance du sinistre. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

CHAPITRE XI

Compétence.

400. FRANCE. — *Clause compromissoire. Arbitres à désigner. Nullité. Fret payable à destination. Contestation. Tribunal du lieu d'arrivée.* — La clause compromissoire d'une charte-partie, qui attribue à des arbitres à choisir par les contractants la connaissance de toutes contestations qui pourront s'élever entre eux, est nulle, aux termes de l'article 1006 du Code de procédure civile. — Malgré cette clause, est compétent, pour statuer sur les contestations relatives au paiement du fret, le tribunal du lieu de destination désigné par la charte-partie, alors surtout que le fret est payable dans ce lieu. — Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jerminy et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

401. *Charte-partie faite à l'étranger entre deux étrangers. Exécution en France. Compétence des tribunaux français.* — Les tribunaux français ont qualité pour connaître des difficultés nées à l'occasion d'une convention (une charte-partie, dans l'espèce) faite en Angleterre entre deux Anglais, quand cette convention doit être exécutée en France. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

402. *Armateur et affréteur anglais. Fret payable au retour. Contestation sur le règlement. Tribunaux français. Incompétence.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

403. ITALIE. — *Compétence des tribunaux du port de charge et du port de décharge. Litispendance. Tribunal saisi par la citation première en date.* — Les tribunaux du port de charge et du port de décharge sont également compétents pour connaître des difficultés résultant de l'exécution d'un contrat d'affrètement. — Entre les deux tribunaux saisis concurremment, la compétence appartient définitivement au tribunal investi de l'affaire par la citation la première en date. — Cassation Rome, 19 septembre 1885, I, p. 654.

CHAPITRE XII

Droit International.

404. FRANCE. — *Affrètement conclu à l'étranger. Chargeur et armateur de nationalité différente. Charte-partie préparée et signée par le chargeur dans son pays. Loi du lieu du contrat.* — Lorsqu'un affrètement est conclu à l'étranger entre deux étrangers de nationalité différente , il faut appliquer, pour l'interprétation et l'exécution de cet affrètement, la loi du lieu où le contrat a été passé. —Lorsqu'une charte-partie, préparée et signée dans le pays du chargeur, a été acceptée par l'armateur dans un autre pays, ce dernier endroit est considéré comme le lieu du contrat. — Herbart c. Petersen. — Douai, 10 novembre 1885, I, p. 360.

405. *Charte-partie faite en Angleterre et exécutée en France. Frais d'arrimage. Tonne. Mesure française.* — Quand une charte-partie, faite en Angleterre, mais qui reçoit son exécution en France, stipule que les frais d'arrimage seront remboursés par le capitaine au chargeur à raison de 1 fr. 25 par tonne, il faut entendre par *tonne* le poids de mille kilo-

grammes, et non pas celui de 1,015 kilogr., usité en Angleterre. De plus, l'arrimage se paie sur le poids embarqué, et non sur le poids délivré à l'arrivée. — C'est du moins l'usage de la place de Bordeaux. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

406. *Clause «environ». Émigration. Départ d'un port français. Affrètement conclu à l'étranger. Armateur. Loi française inopposable.* — Lorsqu'un navire est affrété pour aller embarquer des émigrants dans des pays étrangers, on ne peut imposer à l'armateur de connaître la législation de ces divers pays. Notamment, quand un navire est affrété par un Français pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol, mais que l'affrètement a été conclu en Angleterre, avec un armateur anglais, et que les installations nécessitées par la destination du navire devaient être faites également dans un port anglais, on ne peut reprocher à l'armateur de ne pas avoir exécuté les prescriptions des lois françaises ou espagnoles en cette matière. C'était à l'affréteur qu'il incombait de connaître ces prescriptions et de donner à l'armateur les instructions nécessaires pour qu'il pût s'y conformer. A défaut, et lorsque des difficultés ont été soulevées aux ports d'embarquement ou d'escale par l'autorité sanitaire, l'affréteur ne peut se retourner contre l'armateur ni lui demander de ce chef des dommages-intérêts.— Strauss c. cap. Thompson. — Marseille, 3 mars 1887, II, p. 701.

407. *Clause de non-garantie. Français et étrangers. Loi étrangère. Application en France. Condition. Respect de l'ordre public.* — La loi étrangère, à laquelle les parties se sont référées dans les contrats, ne doit être appliquée entre Français et étrangers que si son application en France n'est pas contraire à l'ordre public. — Spécialement, la clause de non-garantie d'avaries, insérée dans un contrat de transport, ne peut être invoquée en France qu'en tant qu'elle a pour effet de faire supporter par les chargeurs la preuve des fautes du transporteur. — Le capitaine ne saurait donc s'en prévaloir pour s'affranchir des suites d'un incendie causé par une imprudence de l'équipage. — Crowley et Little c. Saint frères. — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

408. *Emigrants. Embarquement pour la France ou l'Espagne. Loi française ou espagnole.* — Quand un navire est affrété pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol , c'est la loi française ou la loi espagnole qui régit les conditions d'aménagement dudit navire, alors même que l'affrètement a été conclu en Angleterre entre affréteur français et armateur anglais, et que les installations doivent être faites dans un port anglais, car l'armateur ne saurait invoquer son ignorance des lois ci-dessus, qui sont moins rigoureuses, à ce point de vue, que la loi anglaise. — Woorkmann Clark et Cie c. Strauss. — Aix, 9 juillet 1887, III, p. 177.

409. ANGLETERRE. — *Loi du pavillon.* — A moins de stipulation contraire, c'est la loi du pavillon qui régit l'aventure. — Boustead c. Armateurs. — Haute-Cour de Justice, 17 mars 1891, VII, p. 62.

410. *Affrètement en Angleterre. Affréteur anglais. Capitaine et navire allemands. Loi du pavillon.* — Le contrat d'affrètement, passé à Londres par une maison anglaise avec un capitaine allemand, commandant un navire allemand, doit être régi par la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi allemande. — Schiff c. Steel Brothers et Cie. — Haute-Cour de justice, 11 juillet 1891, IX, p. 575.

411. *Affrètement en Angleterre. Affréteur anglais. Capitaine allemand. Loi du lieu du contrat.* — Lorsqu'il s'agit d'interpréter le contrat d'affrètement et ses clauses, il faut appliquer seulement la loi du pays où ce contrat a été passé et signé. — Steel Brothers et Cie c. Schiff. — Cour suprême de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 90.

412. *Exécution. Règle « locus regit actum ».* — L'exécution proprement dite du contrat est régie par les usages du lieu où il a été conclu. Le tout, sauf stipulation expresse contraire. — Hick c. Tweedy. — Hte Cour de justice, 9 décembre 1890, VI, p. 474.

413. *Exécution. Règle « locus regit actum ».* — L'exécution de l'affrètement est régie, sauf convention contraire, par les usages du lieu où

la charte-partie a été conclue. — Hick c. Tweedy. — Cour suprême de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

414. Belgique. — *Contrat conclu à l'étranger entre étrangers. Tribunal du lieu de la livraison.* — Même dans le cas où les parties en cause sont étrangères, et où le contrat qui sert de base à la demande a été conclu à l'étranger, est compétent le tribunal du lieu où la cargaison devait être délivrée, même lorsque le débat porte sur un retard dans la mise en charge du navire.—Anvers, 10 février 1890, V, p. 691.

415. Italie. — *Charte-partie entre étranger et italien. Loi du lieu du contrat.* — Tous les contrats passés en Italie, entre un étranger et un italien, sont régis, pour les effets et les obligations qui en dérivent, par la loi italienne ; à moins de convention contraire, ce principe est applicable à la charte-partie et au connaissement. — Villa c. Panetti et Morelli et Cie. — Cass. Turin, 23 août 1887, IV, p. 337.

416. *Consignation de la marchandise au destinataire. Exécution. «Locus regit actum».* — Le mode d'accomplissement d'une obligation commerciale (par exemple de la consignation à faire par le capitaine au destinataire de la marchandise transportée) doit être réglé d'après la loi du lieu où elle doit s'exécuter. — Gondrand c. Petriccione. — Cassation Naples, 4 décembre 1892, VIII, p. 712.

417. Portugal.—*Navire étranger. Contrat en Portugal. Loi du lieu du contrat.* — Lorsque l'affrètement d'un navire étranger est conclu en Portugal, c'est la loi portugaise qui doit être appliquée. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 20.
Abordage, 112, 187, 351.
Affréteur, 26, 28. 48, 49, 50, 58, 61, 65, 74, 78, 81, 95, 110, 111, 117, 128, 187, 230, 240, 279, 282, 286, 315, 320, 331, 332, 334, 336, 343, 346, 358, 361, 372, 374, 381, 382, 402, 410.
Agent, 181, 352, 356.
Allègement, 174, 175, 180, 231, 260, 261-265, 279, 283.
Armateur, 20, 48, 55, 88, 94, 95, 96, 110, 119, 150, 177, 212, 214, 217, 223, 229, 238, 292, 324, 328, 330, 362, 370, 402, 404, 406.
Arrimage, 85, 88, 151, 405.
Assurance, 48, 347.
Assureur, 107, 347.
Avances, 293, 294.
Avarie, 63, 100, 218, 226, 350.
Avarie grosse, 34, 67, 69, 84, 85, 211.
Avarie particulière, 85.
Billet, 35, 36.
Blocus, 177.
Bois, 231, 298, 299, 300.
Capitaine, 15, 17, 19, 32, 33, 49, 54, 59, 61, 68, 72, 90, 107, 109, 118, 131, 135, 137, 144, 146, 150, 155, 157, 164, 175, 177, 183, 184, 187, 194, 196, 200, 201, 203, 205, 209, 210, 213, 214, 215, 216, 219, 221, 227, 228, 229, 230, 234, 249, 255, 256, 281, 284, 307, 308, 309, 318, 334, 337, 338, 340, 341, 344, 348, 392, 397, 410.
Cargaison, 2, 78, 81, 250.
Charbon, 58, 259.
Chargement, 64, 87, 89, 99, 118, 119, 120, 121, 129-133, 137, 138, 143, 144, 145, 149, 153, 155, 156, 165, 211, 231, 237, 238, 240, 244, 245, 247, 274, 295, 313, 325, 366, 368, 373, 375, 388.
Chargeur, 52, 60, 74, 107, 156, 188, 243, 246, 270, 271, 294, 350, 357, 360, 404.
Charte-partie, 26, 30, 68, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 80, 82, 83, 98, 170, 193, 197, 268, 283, 361, 385, 401, 404, 405, 415.
Coalition, 47.
Compétence, 400, 401, 402, 403.
Congédiement, 32.
Congrès de Bruxelles, 10.
Connaissement, 72, 73, 74, 76, 82, 83, 171. 228, 290, 308, 327, 349, 350.
Consignataire, 261, 319.
Correspondance, 41.
Courtier maritime, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 33, 34, 181, 205, 225, 248, 353.
Déchargement, 62, 64, 171, 202, 224, 233, 239, 251, 252, 254, 256-259, 266, 271, 274, 277, 281, 287, 288 289, 296, 297.
Déroutement, 189.
Destinataire, 162, 174, 211, 222, 262, 263, 264, 267, 284, 287, 288.
Dommages - intérêts, 46, 51, 57, 109, 112, 126, 138, 146, 190, 205, 325, 355, 356, 358, 360, 361, 372, 381, 384, 397.
Douanes, 78, 120, 171, 182, 205.
Echouement. 219.
Equipage, 64, 213, 227.
Escale, 168, 184, 185, 195, 309.
Etat, 1.
Etranger, 56, 407, 414.
Expertise, 109, 126, 150, 335.
Faute, 20, 48, 118, 137. 141, 153, 162, 163, 196, 211, 214, 215, 216, 307, 332, 388, 392.
Fin de non-recevoir, 102, 110, 398.
Force majeure, 18, 112, 123, 148, 158, 161, 173, 210, 233, 375.
Fraude, 38, 296.
Fret, 53, 62, 63, 66, 89, 99, 104, 112, 171, 295, 297, 299, 301-331, 333, 335, 337, 338, 339, 340, 343-350, 358, 373, 382-395, 400.
Fréteur, 50, 91, 97, 153, 166, 343, 346, 367.
Gens de mer, 237.
Glaces, 157, 202, 203, 206, 369.
Grève, 235, 242, 336.
Incendie, 48.
Innavigabilité, 59, 60, 92, 93, 106, 109, 110, 340, 341, 365.
Jaugeage, 86, 87, 88, 89, 101, 108.
Journaux, 114.
Juge, 126, 379, 391.
Liquidation judiciaire, 55.
Locus regit actum, 412, 413, 415, 416.
Loi du lieu du contrat, 411, 417.
Loi italienne, 69.
Loi du pavillon, 11, 323, 409, 410.
Management, 213.
Manquant, 99, 223, 225, 337.
Marchandise, 17, 18, 50, 90, 91, 116, 146, 147, 177, 216, 220, 221, 236, 243, 246, 273, 276, 284, 320, 323, 329, 360, 374.
Mesures sanitaires, 173.
Navire, 2, 15, 19, 23, 52, 53, 59, 78, 90, 91, 92, 95, 96, 97, 103, 106, 111, 113, 127, 128, 134, 136, 139, 192, 313, 324, 327, 328, 342, 359, 383, 399,
Nullité, 32, 83.
Passager, 51.
Pontée, 140, 143, 397.
Port, 120, 124, 125, 132, 135, 147, 170-176, 179, 183, 188, 193, 195, 198, 199,

201, 202, 203, 209, 253, 255, 296, 408.
Port de Milazzo, 237.
Prêt à la grosse, 69.
Preuve, 39, 42, 44, 148, 210, 212, 217, 230, 240, 258, 385.
Privilège, 24, 56, 320, 322.
Protestation, 26, 115, 348, 380, 397.
Puissance, 21.
Quai, 131, 278.
Quarantaine, 330.
Quasi-délit, 364.
Règles de Hambourg, 3.
Règles d'York et d'Anvers, 45.
Remorquage, 68.
Remplacement.
Responsabilité, 14, 27, 28, 29, 30, 48, 60, 65, 120, 162, 175, 196, 214, 216, 221, 223, 225, 231, 246, 282, 344, 372, 378.
Retard, 169, 178, 190, 204, 207, 241, 354, 375, 377, 379, 394, 398.
Saisie, 112, 371.
Staries, 249, 285, 291, 312.
Surestaries, 77, 125, 130, 207, 234, 242, 247, 248, 251, 253, 270, 271, 272, 273, 275, 279, 280, 283, 286, 289, 290, 292, 307, 336.
Tiers, 29, 217.
Traites, 61.
Transbordement, 159-166, 182, 196, 199. 200.
Transport, 49.
Usage, 75, 232, 237, 260, 296.
Usage de Bordeaux, 151, 251, 257.
Usages de France et Danemark, 154.
Usage du Hâvre, 306.
Usage de Pensacola, 300.
Usages espagnols, 70.
Vente, 93, 220, 222, 224.
Vente « coût, frêt, assurance, », 22.
Vins de Messine, 237.
Voilier, 363.
Vol, 217.

AFFRÉTEUR

CHAPITRE I
Législation.

1. Allemagne. — Incorrection ou insuffisance dans les marques et dans la description du contenu. (Règles de Hambourg). — I, p. 279.

2. Marchandise dangereuse. Défaut de déclaration. Responsabilité. (Règles de Hambourg). — I, p. 279.

3. Espagne. — Principes du Code de commerce espagnol. — IV, p. 504.

4. Pays-Bas. — Droits et obligations. Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 503.

5. Russie. — Principes du Code maritime russe. — X, p. 693.

CHAPITRE II
Doctrine.

6. France. — Affréteur principal. Faits du capitaine. Responsabilité. (M. de Valroger). — II, p. 492.

7. Le consignataire du navire est-il personnellement tenu envers l'armateur du paiement du fret dû par l'affréteur ? (M. Masson). — VII, p. 92.

8. Danemark. — Fardage. Obligations réciproques du capitaine et des affréteurs. Loi danoise. (M. Beauchet). — III, p. 354.

9. Norvège. — Obligation de livrer la cargaison dans le délai fixé. (M. Beauchet). — IV, p. 588.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

10. France. — *Affrètement. Délai de staries. Expiration. Capitaine. Droit de mettre à la voile. Fret sur le vide. Agent des affréteurs. Protestation. Réserves.* — Lorsqu'un navire a été affrété, avec stipulation d'un certain délai de staries, passé lequel le capitaine aura le droit de mettre à la voile et, après avoir fait constater le vide, de le faire payer comme plein, sauf calcul du déchet normal de route, l'armateur, qui reçoit l'ordre de mettre à la voile avant le chargement complet du navire, n'a, pour s'assurer l'exercice du droit que la convention lui réserve, qu'à protester purement et simplement en mains de l'agent de l'affréteur ; et sa protestation, en dehors de toute forme sacramentelle, a la même force que si elle était faite par un officier public. — Et il ne suffirait pas, pour faire tomber cette protestation et annuler ses effets, que l'agent des affréteurs se bornât à répondre, en la recevant, qu'il n'a point contrôlé le vide et qu'il fait des réserves. — Cap. Aste c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 12 juillet 1894, X, p. 261.

11. *Affrètement en bloc. Chargement pour partie. Fret sur le vide. Obligation du contrat.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour chargement complet, l'obligation pour l'affréteur de payer le fret en entier, bien que le chargement n'ait été effectué que pour partie, rentre dans les clauses spéciales du contrat relatives au prix du loyer du navire affrété, et ne présente pas les caractères de dommages-intérêts qui seraient dus en vertu d'une faute personnelle. — Cotesworth c. Cie Commerciale Française. — Seine, 21 février 1893, IX, p. 189.

12. *Affrètement en bloc. Embarquement. Rupture d'une épissure. Ouvrier. Accident. Capitaine. Fourniture des élingues. Entrepreneur. Responsabilité.* — L'entrepreneur, qui a traité directement avec l'affréteur en bloc du navire, est seul responsable de l'accident survenu à un ouvrier pendant l'embarquement par suite de la rupture d'une épissure, et il ne saurait avoir de recours contre le ca-

pitaine, alors même que celui-ci aurait fourni les élingues tout épissées, dont l'entrepreneur aurait dû vérifier soigneusement la solidité et le conditionnement. — Pontier c. Feminier et Cie et cap. Stewart. — Marseille, 4 août 1892, VIII, p. 365.

13. *Affrètement pour aller et retour. Port de destination du voyage d'aller. Capitaine. Mise à la disposition de l'agent des affréteurs. Nullité.* — Est nul et de nul effet l'accord par lequel un capitaine, parvenu au lieu où il doit débarquer le chargement d'aller et prendre celui de retour, s'engage à rester à la disposition de l'agent des affréteurs tant qu'il plaira à ces derniers, le cours des surestaries étant indéfiniment suspendu, et à n'être payé de son fret que sur ce qu'il plaira à cet agent d'embarquer comme chargement de retour. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

14. *Affrètement pour un voyage direct. Voyage intermédiaire. Inexécution du contrat. Retard préjudiciable à l'affréteur. Dommages-intérêts.* — L'affréteur d'un navire pour un voyage direct, en l'espèce de Fiume à Poti, a droit à des dommages-intérêts pour inexécution du contrat, si le navire, au lieu de faire le voyage direct, a effectué d'abord un voyage intermédiaire, lequel a occasionné un retard préjudiciable à l'affréteur. — Micrulachi c. cap. Girardi. — Marseille, 22 novembre 1889, V, p. 510.

15. *Affréteur et armateur anglais. Fret payable au retour. Contestation sur le règlement. Tribunaux français. Incompétence.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

16. *Agent. Mandat accompli. Affrètement. Inexécution. Irresponsabilité.* — L'agent des affréteurs, qui a fait connaître sa qualité aux armateurs, et qui n'excède point les limites de son mandat, n'encourt aucune responsabilité à raison de l'inexécution de l'affrètement qu'il a procuré. — Cyp. Fabre c. Smith et Cie. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

17. *Assistance maritime. Navire sauveteur. Affréteur au mois. Intervention au procès. Convention particulière avec le fréteur. Influence.* — L'indemnité, due pour assistance procurée à un navire en détresse, doit être large et rémunératrice. Il y a lieu de tenir compte des dangers courus par l'assisté, des efforts déployés par l'assistant et de la valeur en risque. — Spécialement, l'indemnité doit être plus étendue lorsque, sur la demande de l'assisté, et dans son intérêt exclusif, l'assistant a consenti, au lieu de continuer sa route sur un port voisin, à revenir en arrière et à conduire l'assisté dans un port à sa convenance. — Si l'affréteur au mois d'un navire sauveteur, intéressé par sa charte-partie aux opérations de l'assistance peut intervenir au procès, afin de surveiller ses intérêts, son intervention ne peut cependant modifier les bases de l'indemnité, et il ne peut être tenu compte des conventions spéciales intervenues entre le fréteur et l'affréteur. — Cap. Sending c. Cap. Vannorbecke. — Hâvre, 9 juillet 1889, V, p. 360.

18. *Avances sur fret. Assurance. Sous-affrètement. Avances non restituables. Défaut de recours contre les assureurs.* — Le contrat d'assurance étant un contrat d'indemnité, l'affréteur, qui a payé une partie du fret et qui a fait assurer ces avances, n'est pas fondé, en cas de naufrage, à réclamer le remboursement aux assureurs de ces avances quand, le fret ainsi payé ayant été payé lui-même d'avance entre ses mains par les sous-affréteurs, avec la clause « non restituable en cas de sinistre », il n'éprouve en réalité aucun préjudice quand cet événement s'est réalisé. — Sautereau c. Assureurs. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

19. *Capitaine. Direction de l'affréteur. Faute. Responsabilité.* — L'armateur est responsable des fautes commises par le capitaine et notamment d'un vice d'arrimage, bien que ledit capitaine soit placé sous les ordres et la direction de l'affréteur. Cette circonstance n'empêche pas, en effet, que le capitaine soit tenu de la direction nautique et, par suite, de la bonne navigation du navire. — Fraissinet c. Mante et Borelli. — Marseille,

26 juin 1886 ; Aix, 2 mars 1887, II, p. 182, 664.

20. *Chargement. Défaut. Capitaine. Mise en demeure. Droit de mettre à la voile. Vide pour plein.* — Le capitaine qui, malgré une mise en demeure faite à l'agent de l'affréteur au port d'embarquement du chargement du retour, ne reçoit de lui aucune marchandise, est en droit de mettre à la voile et d'être payé de son fret sur le vide comme plein. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli.— Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

21. *Chargement inachevé. Rupture du contrat. Fret sur le vide Mise en demeure.* — Le fret sur le vide est dû exceptionnellement, en l'absence de toute mise en demeure préalable, lorsque c'est l'affréteur lui-même qui rompt le contrat et oblige le navire à lever l'ancre, sans avoir terminé son chargement. — Cotesworth c. Cie Commerciale Française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

22. *Chargement. Retard. Grève. Absence de force majeure. Surestaries.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, le capitaine a droit à des surestaries, si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun, alors même que le retard proviendrait d'une grève des ouvriers des ports. — Cap. Lindhner c. Olive et Revello. — Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

23. *Charte-partie conclue par mandataire. Affréteur. Défaut de protestation. Validité.* — L'affréteur d'un navire ne peut revenir sur les conditions d'une charte-partie conclue par son mandataire, et être admis à prouver par témoins que cette charte-partie ne porte pas les véritables conditions du contrat, lorsqu'il n'a pas protesté dans les formes légales contre cette charte-partie, mais, au contraire, a mis, plusieurs jours après, le chargement à la disposition du capitaine, sans aucune réserve. — Cap. Krutzfeld c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

24. *Charte-partie. Staries. Point de départ. Navire prêt à recevoir. Interprétation. Pouvoir du juge. Douane. Opposition au chargement. Affréteur. Responsabilité.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec la clause que le temps des staries ne comptera que du jour suivant le jour où le navire sera admis en libre pratique et prêt à recevoir ou à délivrer, il rentre dans le pouvoir d'appréciation du juge d'interpréter la convention comme un contrat de louage de choses et de considérer le navire comme prêt à recevoir, dans les termes du contrat, par cela seul qu'il est à la disposition de l'affréteur en bon état de navigabilité. — Il n'excède donc pas son pouvoir en déclarant que, dans ces conditions, c'est à l'affréteur à assurer la libre sortie des marchandises et à supporter seul les conséquences du retard apporté au départ du navire par l'opposition que la Douane a mise à son chargement. — Laurent c. fils de Th. Conseil. — Cassation, 31 juillet 1894, X, p. 151.

25. *Choix du courtier. Clause « le capitaine doit se présenter chez les agents de l'affréteur ». Droit des agents des affréteurs.* — En principe et à défaut de convention contraire, c'est le capitaine qui a le droit de choisir le courtier chargé de la conduite du navire. — Mais ce choix appartient à l'agent des affréteurs, au cas où il est stipulé dans la charte-partie que le capitaine devra, aussitôt l'arrivée du navire au port de décharge, se présenter chez l'agent des affréteurs, et, suivant les instructions reçues de lui, y déclarer en douane ledit navire. — Pruvost c. cap. Porter. — Boulogne-sur-mer, 28 septembre 1886, IV, p. 419.

26. *Clause compromissoire. Etrangers. Loi du lieu du contrat. Validité.* — La clause compromissoire n'est nulle que tout autant qu'elle doit recevoir son exécution en France entre Français ou entre Français et étranger ayant directement contracté. En conséquence, la clause d'un connaissement créé entre un armateur anglais et un affréteur anglais et portant que toutes discussions ou difficultés, qui surgiraient « à l'occasion ou en exécution de l'affrètement, seraient soumises à des arbitres qui seraient choisis à cet effet et qui statueraient à Londres », n'est pas nulle et doit être sanctionnée par les tribunaux français, qui doivent se déclarer incompétents. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166.

27. *Clause « le capitaine sera sous*

les ordres de l'affréteur ». Interprétation. Faits du capitaine. Arrimage. Responsabilité de l'armateur. — L'armateur est responsable des faits du capitaine, à moins qu'il ne soit expressément dérogé à ce principe par une clause formelle de la charte-partie. Une telle dérogation ne résulte pas, relativement à l'arrimage, de la clause suivante de la charte-partie : « Le capitaine, quoique nommé par l'armateur, sera sous les ordres et la direction de l'affréteur en ce qui concerne l'emploi du navire, l'agence et autres arrangements. L'affréteur prend sur lui toute responsabilité qui surgirait des actes du capitaine signant les connaissements ou toute autre pièce d'après les instructions de l'affréteur ». — Fraissinet et Cie c. Mante frères et Borelli. — Cassation, 11 décembre 1888, IV, p. 516.

28. *Combustible. Manquant. Consommation d'objets de bord et de cargaison. Fortune de mer. Absence de faute du capitaine et des affréteurs.* — Lorsque les événements de la navigation ont occasionné une consommation de combustible supérieure aux prévisions normales, et que, quoique les affréteurs eussent fourni la quantité de charbon réputée suffisante, le capitaine, craignant de manquer de charbon, a dû brûler un mélange de ce combustible et d'autres objets du bord ou de la cargaison, il n'y a faute ni de la part des affréteurs, ni de celle du capitaine, et les dommages en résultant ne peuvent que donner lieu à un règlement d'avarie commune. — Caillol et Saintpierre c. cap. Simonsen. — Marseille, 2 mai 1888, IV, p. 78.

29. *Connaissement. Porteur. Subrogation.* — Les consignataires, porteurs des connaissements représentant la propriété de la cargaison, se trouvent aux lieu et place des affréteurs. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

30. *Connaissement signé par le capitaine aux conditions indiquées par l'affréteur. Exécution réclamée. Affréteur. Droit propre.* — C'est en vertu d'un droit qui lui est propre que l'affréteur réclame l'exécution des obligations résultant des connaissements, que le capitaine est obligé de signer aux conditions qu'il lui indique. — Pierce Becker et Ilardi c. Rose. — Marseille, 2 avril 1889, V, p. 47.

31. *Connaissements signés par le mandataire. Surestaries. Affréteur. Obligation.* — Lorsque le mandataire de l'affréteur a reconnu sur les connaissements qu'il y avait lieu d'accorder un demi-jour de surestaries au capitaine, l'affréteur ne saurait se soustraire à l'exécution de cette obligation. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

32. *Consignataire du navire. Mandataire des affréteurs. Paiement du fret. Obligation personnelle.* — Le consignataire du navire, simple mandataire des affréteurs pour la délivrance de la marchandise aux destinataires, n'est pas personnellement tenu du fret envers l'armateur, alors qu'il ne résulte de la charte partie aucun engagement direct du consignataire vis-à-vis de l'armateur, et bien que celui-ci se soit engagé à payer à celui-là une commission d'arrivée qui ne représente que la rémunération des services par lui rendus au navire. — Davidson c. Dargenton-Domingo. — Cassation, 1er août 1894, X, p. 385.

33. *Courtier maritime. Pontée. Concession aux affréteurs. Absence de mandat.* — Si le courtier maritime ne peut se rendre garant de l'exécution des marchés dans lesquels il s'entremet, il peut cependant représenter, comme mandataire, l'une des parties, et il répond alors des fautes qu'il commet en cette qualité ; notamment, il est responsable si, représentant les armateurs, il a concédé la pontée aux affréteurs sans y être autorisé par ses mandants. — Gondrand c. Leroy. — Douai, 7 juillet 1890, VIII, p. 520.

34. *Départ du navire. Date. Avis dans les journaux. Retard. Mise en demeure.* — L'avis inséré dans un journal de la date du départ d'un navire constitue une simple indication donnée au commerce. — En conséquence, l'affréteur n'est pas recevable à se plaindre d'un retard dans le départ du navire, s'il n'a pas pas mis le capitaine en demeure. — Mirtzayantz c. Henderson brothers. — Marseille, 17 mai 1891, VII, p. 44.

35. *Fin de non-recevoir. Art. 435, 436 C. com. Abordage. Affréteur du navire abordé. Défaut de protestation.*

Protestation du capitaine. Action. Irrecevabilité. — L'affréteur d'un navire abordé n'est pas recevable à agir contre l'abordeur, s'il n'a pas signifié sa protestation en temps utile, bien que le capitaine de l'abordé ait protesté dans le délai. — Dor c. Cap. Ribalta. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

36. *Fin de non-recevoir. Affrètement pour plein et entier chargement. Capitaine. Non-chargement de la pontée. Affréteur. Absence de mise en demeure. Absence de réserves au connaissement. Déchéance.* — Lorsque, un navire ayant été affrété pour aller prendre dans un port un plein et entier chargement, le capitaine, devant l'imminence du gel et dans la crainte de ne pouvoir effectuer son retour, a, le chargeur dûment prévenu, mis à la voile, sans avoir chargé la pontée, contrairement aux conditions de son contrat, l'affréteur ne peut lui réclamer, à titre d'indemnité, le montant du fret afférent aux marchandises non chargées, s'il a ratifié la conduite du capitaine, en ne lui faisant tenir en temps utile aucune mise en demeure de compléter son chargement et si les connaissements ne contiennent aucune réserve expresse à cet égard. — Une protestation faite par le chargeur, touchant les lenteurs du chargement, pendant qu'il s'accomplissait, ne saurait suppléer à ce point de vue une mise en demeure spéciale. — Gaffinel c. cap. Radimiri. — Marseille, 8 mars 1895, X, p. 794.

37. *Frais de déchargement à la charge du navire. Classement. Capitaine. Absence d'obligation.* — La clause, que tous les frais de chargement et de déchargement sont à la charge du navire et que la cargaison sera délivrée sur quai, n'oblige le capitaine au classement des marchandises que s'il se trouve en présence de plusieurs affréteurs. — Delarue-Lebon c. Goutelle et Midjaville. — Rouen, 15 février 1891, VII, p. 522.

38. *Frais de déchargement. Clause de participation dans certains cas. Impossibilité d'accoster au wharf.* — Lorsque la charte-partie prévoit un certain nombre de cas, dans lesquels l'armateur peut réclamer la participation de l'affréteur aux frais de déchargement, l'impossibilité d'accoster au wharf, occasionnée par la persistance de la houle pendant plusieurs mois, est un hasard de navigation qu'on ne saurait faire rentrer, en l'absence d'une mention spéciale, dans les cas prévus au contrat. — Danchez c. Lanoé. — Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 206.

39. *Fret payable en livres sterling. Avances au taux courant du change. Prime sur les traites acquises aux affréteurs.* — Lorsque la charte-partie stipule que le fret est payable en livres sterling et que les avances seront faites au navire au taux courant du change, le capitaine a droit au bénéfice de la prime sur l'or. — Mais le capitaine n'a pas droit au bénéfice de la prime sur les traites, qui reste acquis aux affréteurs. — Capitaine Ribe c. Hardel et Duclos. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 544.

40. *Fret payable sur le poids délivré. Fret sur le vide.* — La stipulation que le fret sera payé sur le poids délivré n'empêche pas l'affréteur d'être tenu à fournir toute la cargaison prévue à la charte-partie. — Watson c. Dreyfus frères et Cie. — Dunkerque, 22 avril 1890, VII, p. 541.

41. *Glaces en Loire. Force majeure. Résiliation. Demi-fret.* — L'affréteur qui s'est engagé à charger à une époque déterminée, doit opérer le chargement, même après cette époque, si le fréteur justifie n'avoir pu, auparavant, par suite des glaces en Loire, faire remonter son navire à Nantes pour y prendre charge. — A défaut, la résiliation du contrat d'affrètement doit être prononcée aux torts de l'affréteur et celui-ci doit payer le demi-fret à titre d'indemnité. — Flornoy c. Moussié. — Nantes, 14 janvier 1891, VII, p 33.

42. *Lieu de destination. Désignation ultérieure. Désignation primitive. Modification par l'affréteur.* — Quand la charte-partie porte que le navire doit se rendre dans un port qui lui sera ultérieurement désigné avant son départ, l'affréteur conserve jusqu'à ce moment la faculté de faire cette désignation, et même, après en avoir fait une première, de la modifier, pourvu que cette modification soit faite avant le départ du navire, époque fixée par la convention. La seule conséquence pouvant résulter

de ce que l'affréteur change le port de destination est de le rendre responsable vis-à-vis du navire du préjudice qu'il lui causerait, si le capitaine, sur la foi de l'indication première, avait pris des engagements qu'il ne pourrait plus remplir.— Gouraud c. Fleuriot. — Nantes, 12 avril 1890, VI, p. 445.

43. *Livre de bord. Capitaine. Mentions. Valeur.* — Les mentions portées par le capitaine au livre de bord ne sont pas opposables à l'affréteur. — Cyp. Fabre et Cie James Knott. — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

44. *Marchandise. Livraison. Retard. Capitaine. Protestation au nom des affréteurs. Mise en demeure.* — Les protestations signifiées par le capitaine tant en son nom personnel que pour le compte de ses affréteurs constituent une mise en demeure suffisante. — Deveaux c. Hummel et Cap. Rabe. — Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

45. *Navigabilité. Expertise au port de charge. Affréteurs. Droit d'en demander une autre.* — L'expertise provoquée par le capitaine au port de charge, en l'absence des affréteurs, sur la navigabilité du navire, n'est pas opposable à ces affréteurs, qui sont toujours en droit d'en demander une autre. — Raymond c. Bouchard et Vassiliadis.— Marseille, 12 juin 1891, VII, p. 51.

46. *Navire consigné aux affréteurs. Capitaine. Courtier de son choix. Débarquement. Retard. Responsabilité.* — Lorsqu'aux termes de la charte-partie le navire est consigné aux affréteurs au port de décharge, le capitaine qui, contrairement à cette clause, a employé un courtier de son choix, doit subir les conséquences du retard occasionné par cette violation du contrat. — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

47. *Navire. Cote au Véritas. Armateur. Déclaration lors de l'affrètement. Maintien. Absence d'obligation. Affréteur. Expiration de la cote. Surcroît de prime.* — Le propriétaire d'un navire coté au Véritas, qui en déclare la cote au moment de l'affrètement, n'est pas tenu de faire maintenir cette cote pendant toute la durée du contrat. — L'affréteur ne saurait donc le rendre responsable du surcroît de prime qu'il a dû payer sur le chargement par suite de l'expiration de la cote en cours d'affrètement. — Il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque l'affréteur a su que la cote allait expirer à une date fixée, indépendamment des fortunes de mer qui pouvaient la faire cesser plus tôt encore. — Cap. Olsen c. Cyprien Fabre. — Marseille, 8 novembre 1892, VIII, p. 565.

48. *Navire étranger. Affréteur français. Fournitures de charbon par l'agent des affréteurs. Clause d'exonération. Absence de privilège.* — Lorsqu'un *navire étranger*, un steamer, a été, par charte-partie, affrété en totalité et pour un temps déterminé par des *affréteurs français*, les agents desdits affréteurs à l'étranger, qui, pour leur propre compte ou celui de correspondants ou marchands des affréteurs, ont fait des fournitures au navire, notamment du charbon pour sa machine, sont absolument sans droit ni action contre l'armateur, et, dès lors, ne peuvent prétendre à son encontre à aucun privilège, ni sur le navire, ni sur le fret, ni sur le sous-fret. — Vainement, prétendraient-ils exercer un tel droit, même en le restreignant au sous-fret ou fret des connaissements, sous prétexte que ce serait, grâce à leurs fournitures, que le navire aurait pu naviguer et gagner ces frets; si, d'une part, la charte-partie, qu'ils ont connue, spécifie que ces dépenses ou fournitures ne concerneront que les affréteurs et si, d'autre part, ils se sont remboursés sur les affréteurs seuls, par traites visées par le capitaine, précisément avec cette mention (*owners not responsible:* armateurs non responsables).— Christiansen et Waage c. Worms Josse et Bossière.— Hâvre, 12 mai 1891, VII, p. 155.

49. *Navire. Mise à là disposition de l'affréteur. Retard. Dommages-intérêts. Evaluation. Expertise. Juge. Simple faculté. Appréciation souveraine.* — Lorsque des dommages-intérêt sont demandés en cas de retard dans l'arrivée du navire affrété, le juge n'est pas obligé d'ordonner une expertise pour les faire évaluer, s'il a pu former sa conviction d'après les faits de la clause et les pièces versées au procès. — Le juge a un pouvoir souverain pour régler le mon-

tant des dommages-intérêts, et il peut les fixer approximativement, d'après la perte subie et le gain manqué. — Spécialement, au cas d'un retard dans la mise du navire à la disposition de l'affréteur, il a le droit d'apprécier l'indemnité, suivant la durée du retard, sans établir exactement cette durée. — Flornoy c. Dambrung. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

50. *Navires. Tonnage. Capitaine. Déclaration supérieure. Affréteur. Dommages-intérêts.* — Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand tonnage qu'il n'est, est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur. — Savare et Cie c. Davidson.— Caen, 4 janvier 1893, IX, p. 18.

51. *Retard à mettre à la voile. Défaut de protestation. Demande en dommages-intérêts. Irrecevabilité.* — L'affréteur qui n'a pas protesté contre le retard du capitaine à mettre à la voile, n'est pas recevable à demander des dommages-intérêts à raison de ce retard. — Cap. Pearce c. Masson.— Marseille, 21 mai 1891, VII, p. 47.

52. *Rupture du voyage avant le départ. Demi-fret. Surestaries. Non-lieu.* — L'affréteur, qui rompt le voyage avant de partir, ne doit d'autre indemnité au capitaine que la moitié du fret convenu, suivant l'article 288 du Code de commerce, et n'est pas tenu de payer, en sus, des surestaries pour retardement du navire. — Cap. Leguennec c. Pouilly. — Nantes, 12 avril 1893, IX, p. 537.

53. *Séquestre judiciaire. Sauvetage. Reddition de comptes.* — Le séquestre judiciaire, nommé dans une instance où figuraient seuls les armateurs et le capitaine, avec mission d'opérer le sauvetage du navire et de la cargaison, représente, non seulement les parties en cause, mais encore et surtout les intéressés absents ; il doit défendre les intérêts de tous, et rendre compte à chacun de ce qui le concerne ; les affréteurs notamment sont en conséquence fondés à réclamer de lui la reddition de ses comptes. — Pierce Becker et Ilardi c. H. Auger. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

54. *Solde de fret. Règlement de compte avec le courtier. Affréteur. Déduction.* — L'affréteur, débiteur d'un solde du fret, ne saurait imposer à l'armateur, sur le règlement de ce solde, la déduction du règlement de compte avec le courtier, qui est absolument distinct du règlement de fret avec l'armement. — Danchez c. Lanoe. — Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 206.

55. *Sous-affrètement. Conditions différentes. Dommages-intérêts. Responsabilité du sous-affréteur.*— L'affréteur, s'il a sous-affrété le navire à d'autres conditions que celles reprises dans la charte-partie, est personnellement responsable des dommages-intérêts encourus envers son sous-affréteur. — Coquelin frères c. Gondrand. — Douai, 17 juillet 1890, VI, p. 136.

56. *Vice d'arrimage. Clause d'éxonération. Nullité.* — L'affréteur est responsable vis-à-vis du chargeur des fautes d'arrimage ou autres ; il ne peut s'exonérer de cette responsabilité, en se retranchant derrière une clause du connaissement, qui affranchit les affréteurs de toute responsabilité pour manquants, fautes d'arrimage, etc. — Clamageran c. Touchard Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

57. *Vice d'arrimage. Défaut de constatation. Fin de non-recevoir.* — L'affréteur ne peut être admis à se plaindre de vices d'arrimage qu'il a négligé de faire constater régulièrement avant le commencement du déchargement. — Cap. Krutzfeld c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

58. Allemagne. — *Chargeur. Représentant légitime.* — Le chargeur est le représentant légitime de l'affréteur, et celui-ci doit considérer, comme fait en vertu de sa volonté propre, ce qui a été décidé par le chargeur, relativement au mode de chargement et au contenu du connaissement. — Maas c. Bonnemeyer et Cie. — Trib. sup. hanséatique, 9 novembre 1888, V, p 674.

59. Angleterre. — *Affrètement à temps. Innavigabilité. Responsabilité de l'affréteur.* — Quand un armateur a loué son navire pendant une durée déterminée à un affréteur qui en a la libre disposition et choisit lui-même le capitaine , cet affréteur est seul responsable envers les chargeurs des conséquences de l'innavigabilité de ce navire. — Baumwool Manufac-

teur c. Gilchrist C° et Furness. — Cour suprême de judicature, 13 et 14 novembre 1891, VII, p. 468. — Chambre des Lords, 14 novembre 1890, IX, p. 58.

60. *Affrètement au mois. Charbon à fournir par l'affréteur. Prix. Armateur. Absence d'obligation.* — L'armateur qui a frété son navire au mois, avec cette condition que l'affréteur fournira seul le combustible, n'est pas tenu de payer les livraisons de charbon faites au capitaine en cours de route. — Cap. Morgan c. La Castlegate St. Sh. Cie. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 703.

61. *Affrètement en Angleterre. Affréteur anglais. Capitaine et navire allemands. Loi du pavillon.* — Le contrat d'affrètement, passé à Londres par une maison anglaise avec un capitaine allemand, commandant un navire allemand, doit être régi par la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi allemande. — Schiff c. Steel Brothers et Cie. — Haute-Cour de justice, 11 juillet 1893, IX, p. 575.

62. *Affréteur tenu de fournir les allèges. Retards. Surestaries.* — Alors même que la charte-partie met à la charge du navire les frais d'un allègement éventuel, ce sont les affréteurs qui doivent fournir les allèges. Et, si le retard apporté à fournir ces allèges a eu pour conséquences des surestaries, elles doivent être payées par les affréteurs. — Thomas Puggley c. cap. Adamson. — Cour du Cté de Newport, 14 novembre 1890, VI, p. 469.

63. *Armateurs conjoints. Faillite de certains d'entre eux. Affréteurs. Rupture du contrat avec les autres. Impossibilité.* — Quand des armateurs, conjointement avec d'autres armateurs, ont entrepris des transports pendant plusieurs années, à effectuer tant sur leurs navires que sur les navires des autres armateurs conjoints, la faillite des premiers ne permet pas aux affréteurs de rompre le contrat, quand les autres armateurs sont en état de l'exécuter. — Whimster et Watson c. Burnley et Cie. — Cour de session d'Edimbourg, 25 février 1894, X, p. 95.

64. *Capitaine. Gestion d'affaires par l'affréteur. Nécessité urgente. Transbordement. Fret supérieur. Affréteur engagé.* — En principe, le capitaine n'engage jamais que son armateur; mais, en présence d'une nécessité urgente, il peut se constituer le gérant d'affaires de l'affréteur, et obliger celui-ci à payer un fret supérieur au navire sur lequel il transborde sa cargaison pour achever le voyage. — Olcina and C° c. A. Meling. — Cour suprême de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

65. « *Cesser clause* ». *Sens. Portée.* — On appelle *cesser clause* la stipulation, aux termes de laquelle la responsabilité de l'affréteur cesse, une fois la marchandise chargée à bord. Cette clause laisse néanmoins subsister la responsabilité de l'affréteur, quant à l'indemnité pour retard que le capitaine ne peut se faire payer par la cargaison. — Clink c. Radford et Cie. — Cour suprême de judicature, 3 mai 1891, VII, p. 65.

66. *Charbon. Fourniture à la charge de l'affréteur. Commande faite par le capitaine. Faillite de l'affréteur. Capitaine responsable. Absence de recours contre le navire et le fret.* — Le capitaine, en cas de faillite de l'affréteur, reste responsable envers le marchand de charbon, des quantités qu'il a prises, et pour lesquelles il a remis des traites sur son affréteur. Le capitaine, en pareil cas, n'a, pour se faire rembourser, aucun droit sur le navire ni sur le fret. — Cap. Morgan c. La Castlegate S. Sh. Cie. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 703.

67. *Charte-partie. Clause d'avances au capitaine. Armateur. Droit d'option. Renonciation. Bénéfice sur le change. Perte pour l'affréteur.* — La clause, par laquelle l'affréteur s'engage à avancer au capitaine, au port de charge, la somme de £. 150 pour ses besoins, est exclusivement en faveur de l'armateur, qui peut y renoncer. Dès lors, l'affréteur n'est pas fondé à se plaindre de ce que le capitaine n'a pas pris cette avance au port de charge et l'a ainsi privé du bénéfice qu'il eût fait sur le change. — Blumer c. Finzi et Cie. — Haute-Cour de justice, 8 février 1894, X, p. 94.

68. *Charte-partie. Clause « si le steamer est envoyé à Londres, les affréteurs ont le droit de s'opposer à ce qu'il se mette au bassin de Tilbury ». Choix de l'emplacement. Droit de veto.* — Quand une charte-partie

contient la clause dite « de Tilbury » et ainsi conçue : « Si le steamer est envoyé à Londres, les affréteurs ont le droit de s'opposer à ce qu'il se mette au bassin de Tilbury », cette clause signifie qu'arrivé à Londres le capitaine peut se placer où bon lui semble ; que, dans le cas seulement où il se placerait au « Tilbury dock », les affréteurs ont un droit de veto. En conséquence, dans tout autre port, le capitaine se place, sans réserve, où bon lui semble, sans avoir à s'inquiéter des volontés des affréteurs. Ceux-ci, pour conduire le navire à la place qu'ils désirent, doivent supporter tous les frais de ce changement de place, et le capitaine peut s'y refuser. — Cour de Stonehouse, 12 février 1889, V, p. 83.

69. *Charte-partie. Fausse indication. Affréteur. Ratification. Résiliation impossible. Dommages-intérêts.* — Quand la charte-partie indique faussement le navire comme en route ou sur le point de faire route, l'affréteur est en droit de demander sa résiliation. Mais si, après avoir découvert cette erreur, cet affréteur a manifesté l'intention d'exécuter quand même cette charte-partie, il ne peut plus ensuite demander sa résiliation, et son droit se borne à réclamer des dommages-intérêts. — Dentsens c. Taylors sons et Cie. — Cour suprême de judicature, 30 juillet 1893, IX, p. 250.

70. *Charte-partie. Fret. Taux unique. Première partie de la cargaison. Chargement à un fret inférieur. Seconde partie. Fret supérieur. Rupture du contrat. Dommages-intérêts. Calcul.* — Quand la charte-partie prévoit un taux de fret unique, et quand la première portion de la cargaison a été embarquée à un fret inférieur, il faut, par compensation, que la seconde portion paye un fret supérieur. — Et ce supplément doit être acquis à l'armateur dans le calcul des dommages-intérêts. — Aitken Lilbum et Cie c. Ernsthausen. — Cour suprême de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

71. *Clause « chargement le long du bord ». Adduction en wagons en face le navire.* — Quand le chargement doit être amené le long du bord, l'affréteur remplit son obligation, si, conformément à la coutume du port, il le fait conduire en wagons en face du navire. — Et les frais de transport, de la voie ferrée au navire, restent à la charge de l'armateur. — Pierce c. Manuelle. — Cour de la Cité de Londres, 4 mai 1890, VIII, p. 382.

72. *Connaissement signé par l'agent de l'affréteur. Irresponsabilité de l'armateur.* — La signature de l'agent des affréteurs n'est pas opposable à l'armateur. Il en serait autrement si cet agent avait signé en vertu d'une procuration du capitaine. — Mancha et Cie c. Cope. — Hte Cour de justice, 17 mars 1888, IV, p. 443.

73. *Droit de transborder en cas de retard. Abordage. Capitaine. Avis au courtier de l'affréteur.* — Quand la charte-partie stipule, qu'en cas de retard de plus de 72 heures, l'armateur doit donner à l'affréteur la faculté de transborder immédiatement la cargaison par un autre vapeur, le capitaine, dont le voyage est interrompu par un abordage, doit aussitôt avertir son affréteur. — Et cet avis est valablement donné au courtier qui a conclu l'affrètement. — Olcina and Cie c. A. Meling. — Cour suprême de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

74. *Incendie à bord. Faute de l'affréteur. Assurance par l'armateur. Affréteur responsable.* — Quand il est établi qu'un navire a été incendié par la faute de l'affréteur ou de ses agents, l'affréteur doit en indemniser l'armateur. — Il ne saurait exciper de la convention qui mettait à la charge de l'armateur l'assurance du navire, cette clause n'ayant aucun effet sur la responsabilité d'une faute qui a causé l'incendie. — Aira Force St Sh. c. Christie et Cie. — Haute Cour de justice, 27 octobre 1892, IX, p. 427.

75. *Insurrection. Droit pour l'affréteur d'arrêter le chargement. Impossibilité de décharger. Preuve à faire.* — Pour invoquer la clause de la charte-partie qui permet à l'affréteur d'arrêter le chargement en cas d'insurrection, l'affréteur doit prouver, non seulement l'existence d'une insurrection, mais encore que cette insurrection rendait en fait le chargement impossible. — Taylor et Cie c. de Murietta et Cie. — Cour d'assises de Liverpool, 11 août 1893, IX, p. 578.

76. *Marchandises légales. Sens.*— L'affréteur qui s'est engagé à fournir un chargement de marchandises légales s'oblige à donner un chargement de marchandises usuellement embarquées au port de charge, et non pas seulement un chargement permis par la loi et ne présentant pas des dangers exceptionnels. — Vanderspar c. Duncan. — Haute Cour de justice, 5 novembre 1891, VII, p. 447.

77. *Navire. Mise à la disposition de l'affréteur. Tolérance.*— A moins de clause spéciale, il faut être très large pour l'époque de la mise du navire à disposition des affréteurs.—Handyside Cie c. Cap. Taylor. — Cour du shériff de Dundee, 9 juin 1891, VII, p. 172.

78. *Plusieurs réclamateurs. « Berth bill of lading ». Droit de l'exiger.* — Quand il y a plusieurs réclamateurs, l'affréteur est en droit d'exiger le connaissement dénommé « berth bill of lading ». — Hick c. Rodocanachi Sons Cie. — Hte Cour de justice, 10 février 1891, VI, p. 710.

79. *Refus de charger. Loi anglaise. Dommages-intérêts. Différence entre le fret convenu et le fret effectué. Marchandises embarquées en remplacement. Imputation sur le fret effectué. Non-lieu.* — Dans la loi anglaise, l'affréteur qui refuse de charger le navire ne doit pas le demi-fret, mais seulement des dommages-intérêts représentant la différence entre le fret convenu et le fret effectué. — Mais, dans le fret effectué, l'affréteur n'a pas le droit de comprendre le fret que l'armateur a reçu pour les marchandises qu'il a embarquées en remplacement des marchandises brûlées. — Aitken Lilbum c. Ernsthausen.— Cour suprême de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

80. *Retard dans le chargement. Exonération en cas de grève. Sens de ce mot.* — Les difficultés rencontrées par l'affréteur, à la suite du mauvais service des trains et du refus de beaucoup d'ouvriers de travailler, ne constituent pas à proprement parler une grève, qui doit être une lutte entre patron et ouvriers sur une question de salaire, d'heures de travail, etc..., et non un simple refus de travailler. — Stephens c. Harris et Cie. — Hte Cour de justice, 29 juin 1887, III, p. 220.

81. *Surestaries. Responsabilité. Cessation. Berth bill of lading.* — Aux termes « du berth bill of lading » 1885, la responsabilité de l'affréteur en ce qui concerne les surestaries, cesse dès que le navire est entré au port de déchargement. — Hick c. Rodocanachi sons C°. — Haute Cour de justice, 19 février 1891, VI, p. 710.

82. BELGIQUE.— *Affrètement total. Fréteur. Chargement d'autres marchandises. Fret. Bénéfice de l'affréteur.* — Si le navire est loué en totalité, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur, quand même celui-ci ne lui donnerait pas toute sa charge. L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété. — Marcotty et Willems c. Ryckart.— Liège, 24 novembre 1893, X, p. 466.

83. *Capitaine. Soins du navire et de la cargaison. Liberté d'action. Clause dérogatoire. Interprétation contre l'affréteur.* — Il est de règle de reconnaître au capitaine toute liberté d'action pour les soins à donner à son navire et à la cargaison ; toute clause d'une charte-partie qui déroge à cette règle doit s'interpréter restrictivement, et le doute, s'il en est dans son interprétation, doit profiter au capitaine contre l'affréteur qui a stipulé. — Gattorno et Cie c. cap. Elders. — Bruxelles, 13 décembre 1892, VIII, p. 404.

84. *Clause limitant la responsabilité de l'affréteur à l'avance de fret payée. Faute. Inapplication.* — La clause par laquelle la responsabilité des affréteurs cesse lorsque toute la marchandise est à bord et l'avance de fret payée, a principalement en vue l'obligation de payer le fret ; malgré la généralité de ses termes, on ne peut admettre qu'elle emporte au profit de l'affréteur décharge absolue de tout recours, même du chef de fautes par lui commises dans l'exécution de la convention et qui, à cette époque, pouvaient n'être pas connues du capitaine. La même argumentation s'applique à une quittance pour solde. — Cap. Heine c. Harvie. — Anvers, 12 décembre 1891, VII, p. 338.

85. *Mise en demeure. Nom du chargeur. Affréteur. Dénonciation à l'armateur. Signification au chargeur. Validité à l'égard de l'affréteur. Non-rétroactivité.* — Quand l'affréteur a fait connaître à l'armateur le nom du chargeur de la cargaison, celui-ci est considéré comme le mandataire direct ou par substitution de l'affréteur ; une mise en demeure signifiée au chargeur doit, dès lors, par fiction légale, être considérée comme ayant été faite à l'affréteur. Elle ne peut avoir, au point de vue des dommages-intérêts, un effet rétroactif ; statuer autrement serait assimiler entièrement dans ses effets juridiques la demeure par interpellation et la demeure par échéance du terme et supprimer de fait la distinction que la loi a établie entre elles. — Bakker c. Defever et Cie. — Ostende, 19 janvier 1893, VIII, p. 593.

86. *Rupture du voyage en temps utile. Demi-fret. Chargement commencé par d'autres chargeurs. Exception inopposable.* — Lorsque l'affréteur a dénoncé en temps utile qu'il ne chargerait pas pour permettre au fréteur de trouver un autre affrètement, le demi-fret est dû. Le par. 3 de l'article 75 L. M., subordonnant uniquement le droit qu'il confère à l'affréteur à la condition qu'il n'ait pas commencé le chargement de ses propres marchandises, l'affréteur ne saurait faire état de ce que d'autres chargeurs avaient déjà commencé le chargement de leurs marchandises au moment où il a rompu le voyage. — Cap. de Myttenaere c. Blumemthal.— Anvers, 28 janvier 1893, IX, p. 258.

87. *Surestaries. Recours contre le sous-affréteur.* — Le recours de l'affréteur d'un navire contre le sous-affréteur, du chef de surestaries encourues au port de reste, n'est pas subordonné à une action préalable de l'armateur. — Bordes c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

88. Danemark. — *Courtier. Lieu de chargement. Déclaration erronée. Affréteur responsable. Demi-fret.* — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans que cependant l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier.— Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 767.

89. *Chargement. Retard. Présence d'autres navires. Tour normal. Surestaries.*—Lorsque le retard apporté par l'affréteur au chargement provient de ce que, à l'arrivée du navire au lieu de chargement, il a dû attendre que d'autres navires, inscrits avant lui, fussent servis de houille, les surestaries stipulées dans la charte-partie n'en sont pas moins dues, en l'absence de toute clause spéciale. — Copenhague, 25 janvier 1893, IX, p. 772.

90. *Charte-partie anglaise. Charbon de soute. Clause de livraison au prix courant.* — Lorsque dans une charte-partie relative au transport d'une cargaison de houille vendue franco à bord, se trouve insérée cette clause : *Bunkers to be supplied by charterers at current price* (le charbon de soute sera livré par l'affréteur au prix courant), d'après les usages reçus, cette clause emporte obligation pour le capitaine d'acheter chez l'affréteur la houille destinée à l'usage du navire. — Copenhague, 23 septembre 1892, X, p. 629.

91. *Déchargement. Retard. Grève. Absence de force majeure.* — L'affréteur est responsable de tout retard apporté au déchargement au delà du délai stipulé pour cette opération dans la charte-partie, alors même que ce retard provient d'une grève générale des services dans le port de déchargement. Il est en faute, en effet, de ne pas avoir fait insérer dans la charte-partie une clause spéciale qui le dégageait de toute responsabilité pour le cas de grève, car la grève ne peut pas être comptée parmi les évé-

nements imprévus ou de force majeure de nature à délier une personne des obligations qu'elle a légitimement contractées. — Copenhague, 11 décembre 1892, IX, p. 772.

92. *Fret payable par l'affréteur. Solde dû. Destinataire. Réception des marchandises. Refus de paiement. Faute du navire. Capitaine. Absence de recours contre l'affréteur.* — Dans le cas où le consignataire des marchandises, après avoir reçu celles-ci, se refuse à payer le solde du fret, en prévision d'une demande en dommages-intérêts, et où le fréteur est cependant autorisé à exiger ce paiement de l'affréteur directement, en vertu de la charte-partie, ce recours contre l'affréteur n'est point recevable si le navire a manqué à ses engagements en retardant son départ au delà du terme convenu, et a ainsi été la cause du refus opposé par le destinataire de payer le restant du fret. — Copenhague, 11 janvier 1893, X, p. 630.

93. *Paiemeut du fret. Charte-partie. Garantie. Fréteur. Droit direct contre l'affréteur.* — Il ne résulte nullement de la nature des choses que toutes les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur prennent fin dès que le chargement est terminé, le connaissement délivré et le déchargement effectué par le consignataire des marchandises, de telle sorte que le fréteur ne puisse désormais, sans le consentement de son co-contractant, s'en prendre qu'au consignataire, avec qui, lors de la rédaction de la charte-partie, il n'est point entré directement en relations, ainsi qu'à la cargaison. En conséquence, l'affréteur peut, même après l'accomplissement des faits précités, être poursuivi en paiement du fret, lorsque dans la charte-partie il a garanti ce paiement. — Copenhague, 15 février 1893, X, p. 630.

94. *Surestaries. Exception. Equipage insuffisant. Menace de saisie. Responsabilité.* — Si l'insuffisance d'équipage d'un navire dégage la responsabilité de l'affréteur, il n'en est pas de même d'une menace de saisie. — Copenhague, 27 octobre 1886, IV, p. 327.

95. EGYPTE. — *Chargement de bois à prendre dans un port. Prohibition d'exportation. Force majeure.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement de bois dans un port et que l'espèce de bois devant composer ce chargement a été, lors de l'arrivée du navire dans ce port, frappée d'une prohibition d'exportation, cette mesure constitue un cas de force majeure absolue, emportant résiliation du contrat et libérant l'affréteur de ses obligations sans dommages-intérêts. — Mohamed et Hassan Nadoury c. Stagni. — Alexandrie, 31 mai 1894, X, p. 334.

96. *Chargement fixé à la première ouverture des eaux. Date approximative. Navire prêt à charger avant cette date. Retard. Surestaries.* — Lorsque la date de chargement d'un navire en Suède a été fixée « à la première ouverture des eaux, environ 15 mai », le capitaine ne devance pas l'époque stipulée s'il arrive au port de charge le 4 mai après l'ouverture des eaux ; par conséquent, en cas de retard dans la consignation de la cargaison, l'affréteur est tenu de payer les surestaries convenues. — Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, IX, p. 271.

97. *Charte-partie. Inexécution. Clause « montant estimé du fret ». Dommage supérieur. Responsabilité limitée.* — Au cas où, dans une charte-partie, il a été stipulé que la pénalité pour non-accomplissement des accords par l'armateur, en supposant des dommages prouvés, n'excédera pas le montant estimé du fret, l'armateur, si aucun dol ou faute lourde ne peut lui être reproché, ne saurait être tenu des dommages plus forts soufferts par l'affréteur à raison de cet inaccomplissement et par suite des engagements pris par celui-ci envers un sous-affréteur ou chargeur et qu'il n'a pu, à son tour, accomplir. — Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar, Lévy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

98. *Navire innavigable. Connaissance de ce fait. Action contre l'armateur. Fin de non-recevoir.* — L'armateur ne saurait être déchargé de toute responsabilité pour le mauvais état du navire que si l'affréteur, ayant connu cet état lors du départ, y a passé outre et doit être réputé avoir entrepris le voyage à ses risques et périls. Une simple visite de l'affréteur, sans aucune connaissance technique, ne suffirait pas à créer cette présomp-

tion. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

99. *Navire sous la direction de l'affréteur. Gens de mer. Privilège.* — Le privilège des gens de mer sur le navire ne peut dépendre d'un contrat: il est, au contraire, la suite obligatoire de l'emploi, au sens légal, de l'homme à bord du navire. Ce privilège existe aussi bien lorsque le navire est en possession d'un affréteur qui le fait naviguer pour son compte que lorsqu'il navigue sous le nom et pour le compte du propriétaire, avec cette différence toutefois que, dans le premier cas, le propriétaire du navire n'est pas *personnellement* responsable du montant du privilège. — Boylan c. armateur de l'International. — Cour du Dist. Sud de New-York, 25 mars 1887, III, p. 366.

100. ITALIE. —*Déchargement. Manifeste. Vérification par la Douane. Retard. Surestaries.* — Les surestaries sont dues par l'affréteur, même lorsqu'elles proviennent de ce que, par le fait du retard apporté à la vérification du manifeste de la cargaison à la Douane, celle-ci n'a pas pu délivrer le laisser-passer pour le départ du navire dès le déchargement opéré.— Costa et Filipponi c. Liceti. — Gênes, 15 décembre 1893, IX, p. 783.

101. *Paiement du fret. Retard. Fréteur. Inexécution du contrat. Intention d'éviter la déchéance. Surestaries. Non-lieu.* — Il n'est pas dû de surestaries pour retard au paiement du fret, lorsque l'affréteur se serait exposé, en le payant, à être déchu de l'action en indemnité qu'il voulait intenter contre le fréteur pour inaccomplissement du contrat. — Pandolino c. Lagorio fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

102. *Retard dans le transport. Paiement d'acomptes sur le fret. Acceptation de la cargaison. Bonne foi. Fin de non-recevoir. Non-lieu.* — Le paiement des acomptes sur le fret et l'acceptation de la cargaison consignée n'emporte pas renonciation à toute demande de dommages-intérêts pour retard dans le transport, s'il n'est prouvé que l'affréteur savait que les causes de ce retard étaient imputables au capitaine. — Pandolino c. Lagorio fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

103. NORVÈGE.— *Fret. Paiement. Capitaine. Droit de rétention. Omission. Déchéance.* — C'est l'usage que l'armement, s'il n'use pas du droit que lui accorde l'art. 68 de la loi maritime, de retenir la cargaison pour le fret dû, est déchu de tout recours contre l'affréteur, à moins qu'il ne puisse prouver que le capitaine avait des motifs suffisants pour omettre d'user de son droit de rétention. — Larsen c. Borreserc. — Christiania, 31 janvier 1889, VI, p. 495.

104. *Règlement d'avaries. Avance sur le fret. Connaissement. Quittance. Affréteur. Transfert à l'assureur. Recours contre la cargaison. Affréteur. Action contre l'assureur. Défaut de recours contre l'armateur.*— Lorsque l'affréteur d'un navire a payé une avance sur le fret dont il a été donné quittance sur le connaissement, et qu'après des avaries subies par le navire et sa condamnation, l'affréteur a transféré le connaissement à l'assureur moyennant le paiement de la somme assurée, l'assureur peut, en vertu du connaissement, exiger du commissaire d'avaries la délivrance de la cargaison en déduisant, sur les frais à la charge de la cargaison, d'après le règlement d'avaries, la somme payée par son endosseur à titre d'avance sur le fret. Mais les armateurs ne peuvent être poursuivis par l'affréteur en remboursement de cette avance, l'action de l'affréteur devant être dirigée contre l'assureur. — Van der Made c. Winge. — Christiania, 25 juin 1891, VIII, p. 437.

105. PORTUGAL. — *Fret. Paiement. Capitaine. Recours. Exceptions.* — Le capitaine qui a déchargé les marchandises, sans se faire payer le fret, les avaries ou autres frais, ou sans employer les précautions usitées dans le lieu de la décharge, perd son droit contre l'affréteur ou le chargeur, si celui-ci prouve qu'il a tenu compte du montant au réceptionnaire, ou qu'il ne pourrait se le faire rembourser par suite de la faillite de ce dernier. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

106. TUNISIE. — *Arrimage. Surveillance. Agent de l'affréteur.* — Le capitaine est toujours responsable de l'arrimage alors même qu'un agent de l'affréteur a été envoyé à bord

pour en surveiller les opérations. — Cap. Tricae c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

107. *Clause d'exonération de la casse. Effet. Faute du capitaiue. Affréteur. Preuve.* — La clause exonérant le capitaine de la casse, n'a d'autre effet que de mettre à la charge de l'affréteur ou du destinataire la preuve de la faute du capitaine. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

108. *Vente « coût fret et assurance. » Fait et cause du destinataire. Destinataire maintenu dans l'instance.* — Alors même que l'affréteur se présente pour prendre les fait et cause du destinataire, il y a lieu de maintenir ce destinataire dans l'instance, surtout en l'état d'une vente « coût, fret et assurance », aux termes de laquelle les marchandises voyagent à ses frais et risques. — Cap. Kutzuleris c. Cie des Batignolles et Metzellès. — Tunis, 20 juin 1889, V, p. 435.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Chargement, Chargeur, Charte-partie, Connaissement, Courtier maritime, Déchargement, Fin de non-recevoir, Fret, Privilège, Saisie, Surestaries*.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 35, 74.
Accident, 12.
Affrètement à temps, 17, 59.
Affrètement en bloc, 11, 12, 36, 82.
Agent, 10, 13, 16, 25, 31, 32.
Allège, 62.
Aller et retour, 13.
Armateur, 7, 15, 47, 63, 72, 85.
Arrimage, 27, 56, 57, 106.
Assistance, 17.
Assurance, 18.
Assureur, 104.
Avance sur fret, 18, 39, 84, 104.
Avis dans les journaux, 34.
Bassin de Tilbury, 68.
Berth bill, 78, 81.
Bois, 95.
Capitaine, 6, 8, 10, 12, 13, 19, 27, 30, 46, 64, 83, 105.
Casse, 107.
Cesser clause, 65.
Change, 39, 67.
Charbon, 48, 60, 66, 90.
Chargement, 11, 20, 21, 22, 75, 80, 86, 89, 95 et s.
Chargeur, 52, 85.
Charte-partie, 23, 24, 68, 69, 70, 71, 90, 93, 97.
Clause compromissoire, 26.
Combustible, 28.
Compétence, 15.
Connaissement,, 29 30, 31, 72, 104.
Consignataire du navire, 7, 32.
Cote au Veritas, 47.
Courtier, 25, 33, 46, 54, 88.
Déchargement, 91, 100.
Demi-fret, 41, 52, 86, 88.
Douane, 24, 100.
Elingues, 12.
Epissure, 12.
Equipage, 94.
Etranger 26, 48.
Expertise, 45, 49.
Faillite, 63, 66.
Fardage, 8.
Fins de non recevoir, 35, 36, 57, 98, 102.
Fortune de mer, 28.
Frais de déchargement, 37, 38.
Fret, 7, 10, 11, 15, 21, 32, 39, 40, 54, 64, 60, 76, 79, 82, 92, 93, 101, 102, 103, 105.
Gens de mer, 99.
Gestion d'affaires, 64.
Glaces, 41.
Grève, 22, 80, 91.
Incendie, 74.
Insurrection, 75.
Intervention, 17.
Livre de bord, 43.
Loi anglaise, 79.
Loi du lieu du contrat, 26.
Loi du pavillon, 61.
Manifeste, 100,
Marchandises brûlées, 79.
Marchandises dangereuses, 2.
Marchandises légales, 76.
Marques, 1.
Mise en demeure, 20, 21, 34, 36, 44, 85.
Navigabilité, 45, 59, 98.
Navire, 46, et s.
Objets du bord, 28.
Pontée, 33, 36.
Port de destination, 13, 42.
Prime, 47.
Privilège, 99,
Prohibition d'exportation, 95.
Protestation, 35, 51.
Réclamateur, 78.
Règlement d'avarie, 104.
Règlement de comptes, 53, 54.
Règles de Hambourg, 1, 2.
Réserves, 36.
Retard, 14, 22, 44, 46, 49, 51, 62, 73, 80, 89, 91, 100, 101, 102.
Rétention, 103.
Rupture du voyage, 57, 86.
Saisie, 94.
Sauvetage, 53.
Séquestre, 53.
Sous-affrètement, 18, 56, 87.
Starie, 10, 24.
Subrogation, 29.
Surestaries, 22, 31, 52, 62, 81, 87, 89, 94, 96, 100, 101.
Tonnage, 50.
Transbordement, 64, 74.
Vente, Coût, Fret, Assurance, 108.
Vide, 10, 11, 20, 21, 40.
Voyage direct, 14.
Wagons, 71.
Wharf, 38.

AGENT D'ASSURANCE. V. *Assurance maritime*.

AGENT MARITIME.

1. FRANCE.— *Affrètement. Inexécution. Mandat accompli. Irresponsabilité.* — L'agent des affréteurs, qui a fait connaître sa qualité aux armateurs, et qui n'excède point les limites de son mandat, n'encourt aucune responsabilité à raison de l'inexécution de l'affrètement qu'il a procuré. — Cyp. Fabre c. Smith et Cie. — Marseille, 10 février 1890, V. p. 664.

2. *Agent des assureurs. Action en justice. Défaut de qualité. Citation. Nullité.* — Est irrégulière et nulle comme contraire à la maxime que « nul en France ne plaide par procureur », la citation donnée à l'assuré au nom de celui qui a signé la police en qualité d'agent des compagnies assureurs. Alors même que, par conclusions à la barre, le demandeur déclarerait agir en sa dite qualité d'agent des assureurs désignés, cette déclaration ne saurait valider la procédure, nulle dès l'origine. — Courtès c. cap. Olivier. — Aix, 4 novembre 1890, VII, p. 283.

3. *Agents du chargeur. Déclara-*

tion en douane. Opérations de conduite. Courtage clandestin. Responsabilité envers les courtiers maritimes. Consignataire de la coque. Qualité insuffisante. — Les mandataires du chargeur d'un navire, qui font, aux lieu et place de ce chargeur, mais sans l'assistance des courtiers maritimes, les déclarations en douane et autres opérations constitutives de la conduite des navires, se rendent coupables de courtages clandestins et encourent envers la corporation des courtiers une responsabilité pécuniaire, s'ils ne peuvent exciper ni de la qualité de commis succursalistes du chargeur dans la ville où a lieu l'expédition du navire, ni de la qualité de consignataires du chargement du dit navire. Et il en est ainsi, alors même qu'ils prétendraient être les consignataires de la coque du navire. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Sons. — Bordeaux, 25 mai 1892, VIII, p. 305.

4. *Agents du chargeur. Opérations de conduite. Agissements concertés avec les chargeurs. Responsabilité solidaire envers les courtiers maritimes.* — Et le chargeur lui-même doit être déclaré responsable envers les courtiers des agissements de ses agents, quand ces agissements, dont il a personnellement bénéficié, ont été organisés par lui de concert avec eux. La responsabilité, qui, en pareil cas, est encourue par le chargeur et par le mandataire, est une responsabilité solidaire : ils doivent solidairement la réparation aux courtiers des contreventions qu'ils ont commises à leur préjudice. — Ibid.

5. *Armateur. Agent subalterne. Conduite du navire. Courtage clandestin.* — Le maître ou armateur est réputé agir par lui-même lorsqu'il agit par un commis appartenant exclusivement à sa maison et chargé de le représenter dans toutes les affaires qu'il peut avoir à régler au lieu de la résidence qu'il lui a assignée. Il en est ainsi notamment du directeur ou agent principal d'une compagnie, au lieu où elle a une résidence. Mais cet agent ne peut déléguer lui-même un employé de ses bureaux pour remplir les formalités dont s'agit, sous peine de courtage clandestin, quelle que soit à cet égard la bonne foi de cet employé. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique. — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260.

6. *Banquiers dépositaires de documents nautiques. Simples agents de transmission. Absence de qualité de commissionnaires.* — Lorsque des banquiers n'ont été que de simples dépositaires des connaissements et des polices relatifs à la cargaison d'un navire, uniquement chargés de les remettre, d'après les instructions qui leur seraient données, à la personne qu'on leur désignerait, sans prendre vis-à-vis de celle-ci aucune initiative ni aucune responsabilité personnelle, lesdits banquiers doivent être considérés comme de simples agents de transmission, et non comme des commissionnaires de prêt sur gage, agissant en leur nom personnel. En conséquence, lorsque ces banquiers ont exactement rempli le mandat d'intermédiaires qui leur avait été confié, ils ne peuvent être déclarés responsables envers le destinataire, à qui ils ont remis les documents, du dol dont ce dernier a été victime de la part du chargeur. — Pierce Becker et Ilardi c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

7. *Connaissement. Signature. Responsabilité personnelle.* — L'agent maritime qui signe purement et simplement le connaissement doit être considéré vis-à-vis des chargeurs comme un véritable commissionnaire engageant sa responsabilité personnelle. — L. Reinhart c. Currie et Cie des Docks. — Hâvre, 28 janvier 1891, VI, p. 673.

8. *Connaissement. Signature pour le compte des armateurs. Responsabilité.* — L'agent maritime qui signe un connaissement pour le capitaine d'un navire doit être assimilé au capitaine ; il est, par suite, comme lui et à ses lieu et place, responsable des marchandises dont il a signé la reconnaissance. — Lévy c. Morisse et Houston et Cie. — Hâvre, 31 décembre 1888, IV, p. 669.

9. *Connaissement. Signature pour compte des armateurs. Irresponsabilité.* — L'agent maritime qui signe un connaissement pour compte des armateurs ne peut être assimilé ni à l'armateur ni au capitaine et s'il peut obliger ses mandants, ne s'oblige pas lui-même. — Morisse c. Lévy. —

Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

10. *Courtiers maritimes. Action contre les agents d'une société de navigation. Appel. Intervention forcée.* — L'intervention forcée doit être autorisée en cas d'appel, à l'égard d'une partie à laquelle la décision à intervenir pourrait préjudicier, soit directement, soit indirectement (C. pr. civ., art. 466). — Spécialement, la Cie des Courtiers maritimes d'une ville, qui poursuit les agents d'une société de navigation en réparation du préjudice que ceux-ci lui ont causés peut, en appel, assigner en déclaration de jugement commun la société elle-même, s'il est prétendu que ladite société, coauteur ou complice des fautes et fraudes commises par ses agents, doit en être déclarée responsable. — C'est en vain que, pour écarter l'intervention forcée, on opposerait l'existence d'une transaction intervenue entre les parties originaires pour mettre fin à l'instance, s'il est établi en fait que la transaction est demeurée à l'état de projet ou, en tout cas, a été abandonnée par les parties. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

11. *Emigration. Agent. Pouvoir authentique. Absence. Contravention.* — Contrevient à la loi du 18 juillet 1860 sur l'émigration, celui qui, sans avoir reçu le pouvoir authentique prescrit par l'art. 4 du décret du 9 mars 1861, reçoit des engagements d'émigrants pour le compte d'un agent d'émigration. — Ministère public c. Muntz. — Paris, 13 mars 1891, VI, p. 700.

12. *Emigration. Obligation envers les émigrants. Inaccomplissement. Pénalité.* — Lorsque, sur l'ordre des autorités, un certain nombre d'émigrants a été débarqué avant le départ du navire destiné à le transporter, soit à cause du mauvais aménagement de ce navire, soit à cause de l'insuffisance et de la mauvaise qualité des vivres, l'agent d'émigration doit payer à ces émigrants une indemnité de séjour à terre fixée par la loi; il doit aussi leur rembourser les sommes versées par eux et les autres frais par eux faits, si, dans les dix jours qui suivent l'époque fixée pour le départ du navire, il n'a pas pourvu à leur embarquement dans les conditions du contrat. A défaut, ledit agent contrevient aux dispositions des articles 8 et 10 de la loi du 18 juillet 1860, contravention qui le rend passible des peines édictées par l'article 471, nº 15, C. pénal. — Soleiman Khovri c. Depas et Strauss. — Marseille, 15 mars 1887, III, p. 54.

13. *Rétribution au moyen d'une commission sur les frets d'entrée et de sortie des navires. Employé à l'année. Congédiement. Indemnité.* — Un agent, rétribué au moyen d'une commission sur le montant des frets d'entrée et de sortie des navires et donnant lieu à des règlements à des dates variables, doit être considéré comme un employé à l'année; c'est sur cette base qu'il y a lieu d'établir l'indemnité, en tenant compte des dépenses qu'il a pu être amené à exposer pour faire fonctionner et fructifier son agence. — Cie Puglia c. Perella. — Marseille, 6 mars 1890, V, p. 672. — Aix, 26 novembre 1890, VI, p. 534.

14. *Révocation sans motifs. Indemnité. Fixation.* — Une compagnie de navigation est toujours libre de se priver, même sans motifs, d'un de ses agents; mais c'est à la condition de prévenir utilement l'intéressé de sa détermination ou de lui donner, en le congédiant sur-le-champ, une juste indemnité. A défaut, il appartient au tribunal de fixer le chiffre des dommages-intérêts qu'il convient d'allouer à l'agent révoqué. — Perella c. Cie Puglia. — Marseille, 6 mars 1890, V, p. 672; Aix, 26 novembre 1890, VI, p. 534.

15. ALLEMAGNE. — *Coassureur. Agent. Engagements.* — Quand le représentant d'un coassureur a participé, sans faire de réserves, aux délibérations prises par les autres coassureurs, délibérations dans lesquelles on a décidé de tenter le sauvetage du navire assuré et réglé le mode de contribution aux dépenses, le coassureur représenté est tenu de verser sa quote-part dans les dépenses effectuées à la suite desdites délibérations. — Assureurs c. Cie d'ass. du Rhin et de Westphalie. — Tribunal sup. hans., 21 janvier 1888, III, p. 733.

16. ANGLETERRE. — *Agent des armateurs. Services rendus. Commission de consignation due seulement au consignataire.* — La commission de consignation de 2 1/2 0/0 n'est due

qu'au consignataire. L'agent de l'armateur n'a aucune qualité pour la réclamer. — Anderson et Cie c. Bank of Australia. — Cour sup. de judicature, 23 et 24 mars 1892, VIII, p. 121.

17. *Expédition. Signature du connaissement comme agent. Paiement du fret. Responsabilité du commettant. Usages d'Angleterre* — Malgré l'usage absolu de Londres, d'après lequel les connaissements sont remis à l'armateur, ou plutôt au courtier, non par l'expéditeur lui-même, mais par un commissionnaire qui règle le fret, et d'après lequel l'armateur ne connaît même pas le nom de l'expéditeur véritable, l'armateur a toujours son recours contre l'expéditeur réel lorsque le connaissement porte le nom des commissionnaires comme « agents ». — Alexandre Howden et Cie c. Kynocket Cie. — Cour du lord-maire, 19 novembre 1887, III, p. 747.

18. *Sauvetage. Agents des armateurs. Commission au sauveteur. Ristourne à leur profit. Nullité.* — L'agent des armateurs, en accordant une commission au sauveteur, ne peut stipuler une ristourne à son profit. — Anderson et Cie c. Bank of Australia. — Cour sup. de judicature, 23 et 24 mars 1892, VIII, p. 121.

19. DANEMARK. — *Agent d'affrètement. Engagement de fournir un navire. Inexécution. Dommages-intérêts. Réparation intégrale.* — L'agent d'affrètement, qui s'engage à mettre à la disposition d'un négociant un ou des navires à une date déterminée et qui ne remplit que tardivement son obligation, doit au négociant la réparation de tout le préjudice causé au chargeur par la résiliation de ses marchés. — Copenhague, 8 juillet 1891, VIII, p. 413.

20. EGYPTE. — *Agents d'une compagnie de transport. Impossibilité de s'engager les uns les autres.* — L'agent d'une compagnie propriétaire d'un navire, simple représentant de cette compagnie pour les faits rentrant dans les limites de son mandat, actionné en paiement d'une dette contractée par le capitaine du navire au cours de la navigation et que celui-ci déclare payable en la ville où réside ledit agent et par ce dernier, est fondé à soulever l'exception d'incompétence du tribunal de son domicile, les agents d'une même compagnie ne pouvant s'obliger réciproquement les uns les autres en leur qualité, bien qu'ils puissent obliger par leurs faits et gestes la compagnie elle-même, chacun en ce qui concerne son mandat. — Bell et Asia Minor steam Navigation Cie c. Ahmed Hassan Skandarani. — Alexandrie, 7 février 1894, X, p. 318.

21. ETATS-UNIS. — *Vente. Mandant étranger. Responsabilité. Doctrine anglaise. Exceptions.* — D'après la doctrine anglaise, en cas de vente à un agent d'un mandant étranger, le mandataire seul est responsable. Mais quand des mandataires généraux achètent en leur propre nom, mais pour compte du mandant, le vendeur a le droit de citer l'un ou l'autre en paiement. Exception est faite : 1° si le vendeur a fait exclusivement confiance à l'agent ; 2° si, d'après l'usage ou les circonstances de la cause, l'agent seul est responsable. — C. de District de New-York, 30 octobre 1885, II, p. 59.

22. ITALIE. — *Agent d'émigration. Frais. Remboursement.* — L'agent d'émigration, qui a convoqué des émigrants au port d'embarquement pour une date déterminée, doit à ces émigrants, au cas où le voyage se trouve retardé pour une cause quelconque, la nourriture pendant toute la durée de leur séjour imprévu à terre jusqu'au départ du navire. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

23. *Assignation. Défaut de qualité. Appel. Moyen tardif. Tierce opposition.* — Une société étrangère de transports maritimes, qui a un agent général dans une ville d'Italie, est valablement assignée en la personne de cet agent, bien qu'il ne s'agisse pas d'obligations se rapportant à l'agence (en l'espèce, un abordage entre navires français et italien). Dans tous les cas, en appel, le moyen tiré du défaut de qualité de l'agent ne peut être proposé par la compagnie qui devait agir par la voie de la tierce opposition. — Cie Transatlantique c. Cie La Veloce. — Gênes, 24 mai 1889, V, p. 693.

24. *Assurance sur connaissement. Agent du transporteur. Qualité pour représenter ce dernier.* — Lorsque des réclamations sont formulées par

le destinataire d'une marchandise assurée en vertu d'une clause imprimée sur le connaissement et renvoyant à la police flottante de la compagnie de transports, l'agent de cette compagnie, dans la ville où se trouve le destinataire, a sans doute qualité pour la représenter en justice au point de vue des obligations résultant du contrat de transport; mais il ne peut, au contraire représenter ladite compagnie au point de vue des obligations dérivant du contrat d'assurance. — Carter et Meyer c. Messageries Maritimes et Cie Fraissinet. — Cassation Florence, 14 juillet 1887, III, p. 763.

25. *Société étrangère. Agent général. Assignation. Validité*. — Une société étrangère de transports maritimes, qui a un agent général dans une ville d'Italie, est valablement assignée en la personne de cet agent, bien qu'il ne s'agisse pas d'obligations se rapportant à l'agence (en l'espèce un abordage entre navires français et italien). — Cie Transatlantique c. Cie La Veloce.— Gênes, 24 mai 1889, V, p. 693.

26. Norvège.—*Armateur. Agent. Engagements*. — Les armateurs sont responsables des obligations contractées par leur représentant pour le remboursement du fret dû par la cargaison à un premier transporteur. — Framley et Eger c. Armement de l' « Anna-Carolina ». — Christiania, 28 juin 1886, III, p. 637.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Armateur, Assurance maritime, Caution. Connaissement, Courtier, Douane, Emigration, Fin de non-recevoir, Fret, Juridiction maritime, Représentant.*

AGRÈS. V. *Déchargement.*

AJOURNEMENT.

1. France. — *Ajournement à bref délai. Délai des distances. Abréviation. Ordonnance du président. Nullité*. — Le président du tribunal n'a pas le droit de permettre par ordonnance d'assigner avant l'expiration des délais des distances prévus par l'art. 76 du Code de procédure civile. — Van Bœlen Strominger c. Léon Roche et Cie. — Aix, 11 juillet 1888, IV, p. 165.

2. Belgique. — *Ajournement à bref délai. Délai des distances. Abréviation. Ordonnance du président. Etranger. Validité*. — Aux termes de l'art. 72 du Code de procédure civile, le président du tribunal a le droit, dans les cas qui requièrent célérité, de permettre, par ordonnance rendue sur requête, d'assigner à bref délai, alors même qu'il s'agit de personnes demeurant à l'étranger, l'abréviation de délai s'appliquant même aux délais de distance. — Q. Collin c. Gobiet et consorts. — Verviers, 25 février 1888, IV, p. 191.

ALCOOL. V. *Arrimage.*

ALGÉRIE.

1. France. — Domanialité publique. Décret du 6 mars 1886. — II, p. 110.

2. Octroi de mer (Décret du 27 juin 1887). — III, p. 390.

3. Octroi de mer (Décret du 22 décembre 1887. — III. p. 789.

4. Octroi de mer. Nomination des courtiers maritimes. Règlement du cabotage. — I, p. 459.

5. Eaux territoriales. Etrangers. Interdiction (Loi du 1er mars 1888). — III, p. 789.

6. Pilotage (Décret du 23 mars 1886). — II, p. 243.

7. *Actes de procédure. Nullité facultative. Art. 436. Déchéance légale.* — L'article 46 de l'ordonnance du 16 avril 1843, qui maintient la disposition de l'article 69 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 sur les nullités d'exploits et d'actes de procédure, facultatives pour le juge en Algérie, ne vise que les irrégularités de pure forme et non point les déchéances édictées par la loi, spécialement celles prononcées par l'article 436 Code de commerce au cas de protestations ou réclamations tardives et non suivies dans le mois d'une demande en jnstice. Le demandeur qui a encouru cette déchéance n'en peut être relevé par l'admission d'un délai supplémentaire à raison de la distance, lorsqu'il a assigné en son nom personnel et non pas au nom d'un tiers qui seul pourrait invoquer cette augmentation. — Gédéon Couderc et fils c. Alban. — Alger, 8 juillet 1890, VI, p. 537.

8. *Colonie française. Absence d'union douanière avec la France.* —

L'Algérie est une colonie française au point de vue douanier, et la loi du 29 décembre 1884 n'a pas changé ce caractère, en soumettant certains produits étrangers aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France. — Cie de navigation mixte c. Douanes. — Marseille, 5 juillet 1890, VI, p. 181. — Cassation, 9 juin 1891, VII, p. 71.

9. *Colonie française. Douanes. Absence d'union douanière avec la France.* — Avant la loi du 29 décembre 1884, il n'existait — pas plus qu'il n'existe depuis cette loi — ni union douanière ni assimilation, quant au régime douanier, entre l'Algérie et la France. — Cap. Fabre et Cie c. Administration des Douanes. — Marseille, 20 août 1888, IV, p. 310.

10. *Douanes. Navigation entre l'Algérie et la France. Droits de quai régulièrement perçus.* — La navigation, entre l'Algérie et la France, n'est pas, sous le rapport douanier, une navigation de cabotage. Les droits de quai, auxquels la Douane soumet les navires venant d'Algérie en France, sont perçus à juste titre, par application de la loi du 30 janvier 1872 (art. 6), et il n'y a pas lieu d'en ordonner la restitution. — Société Française de Navigation à vapeur Cyprien Fabre et Cie c. Administration des Douanes. — Marseille, 20 août 1888, IV, p. 310. — Cie de Navigation mixte c. Douanes. — Marseille, 3 juillet 1890, VI, p, 181. — Cassation, 9 juin 1891, VII, p.11.

ALLÈGE.

1. France. — Allèges de la basse Loire en chargement et en déchargement à Nantes. Tarif des surestaries. — I, p. 557.

2. *Affrètement. Chargement de bois. Chargeurs. Offre d'un excédent. Frais d'allèges. Capitaine. Irresponsabilité.* — Le capitaine ne saurait être responsable des frais supplémentaires payés par les chargeurs, alors que ces frais ont été occasionnés par une faute qui lui est étrangère. Spécialement, si un navire a été affecté pour prendre un chargement de bois et que les chargeurs offrent au capitaine une plus grande quantité de bois qu'il n'est obligé d'en recevoir d'après la charte-partie en tenant compte de la tolérance d'usage, les frais d'allèges, occasionnés par le non-chargement de l'excédent, doivent être supportés par eux exclusivement. — Camentron et Tschusoff et Sapetoff c. Franck. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

3. *Armateur. Abandon impossible.* — L'armateur n'est pas recevable à faire abandon lorsqu'après connaissance des faits il a continué à faire naviguer son bateau, sans avertir le créancier de ses intentions et lui permettre de faire le constat de l'état de ce navire. — Bergmann c Cie gén. Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

4. *Difficultés d'accostage. Hasard de navigation. Frais d'allèges. Charge du capitaine.* — Les difficultés d'accostage constituent des hasards de navigation à la charge du navire, et les frais d'allèges qui en résultent ne peuvent être réclamés par le capitaine à l'affréteur. — Danchez c. Lanoe. — Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 533.

5. *Gabarage de Bordeaux à Pauillac. Allèges. Commencement du navire.* — Les allèges ne doivent être considérées que comme le commencement du navire, et le véritable embarquement a lieu à Bordeaux. Si pendant le transport de Bordeaux à Pauillac, la marchandise vient à s'avarier, l'armateur ne peut se prévaloir de la clause insérée au connaissement et portant qu'il n'est pas responsable des avaries survenues aux marchandises, à l'embarquement ou au débarquement, ou au transbordement au cas d'accident provenant de la rupture de treuils, chaînes, élingues, etc., pour s'exonérer de la responsabilité de ces avaries. — Ballande c. Cie Nantaise de navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

6. *Navigation de la Seine. Ports du Hâvre ou de Honfleur. Droits de pilotage. Paiement. Dispense.* — Les chalands servant d'allèges et les bateaux à vapeur qui ne font que la navigation de la Seine, sont dispensés de prendre des pilotes pour entrer au Hâvre et à Honfleur ou pour en sortir. Cette dispense existe pour les chalands et les vapeurs toutes les fois qu'ils ne font que la navigation de la Seine. Et il n'y a aucune distinction à faire pour le cas où les chalands et les vapeurs, faisant la navigation de la Seine, ne partent pas directement de

Honfleur ou du Hâvre pour se rendre en Seine. C'est ainsi qu'un chaland qui descend la Seine à destination du Hâvre, puis quitte ce port pour venir prendre un chargement à Honfleur en destination de Rouen ou de Paris, ne cesse pas de faire la navigation de la Seine, alors qu'il ne fait aucune opération commerciale entre le Hâvre et Honfleur. — Capart et Aubert c. Dupray. — Honfleur, 27 novembre 1889, V, p. 640.

7. *Travail intermittent. Absence d'indemnité.* — Les journées nécessaires aux réparations qu'on alloue aux navires qui naviguent ne peuvent être allouées à des allèges qui font un travail intermittent. — Pilotage c. Pellan et Devriès. — Douai, 25 mars 1889, V, p. 20.

8. BELGIQUE. — *Affrètement. Rupture. Dommages-intérêts. Frais d'allège.* — Dans une convention d'affrètement, les dommages-intérêts qui sont une *suite immédiate et directe* de l'inexécution de la convention, et qui ont *été prévus* ou qu'on *a pu prévoir* lors du contrat, comportent les articles suivants : Différence de fret sur le transport ; frais d'allège ; surveillance du transport de la marchandise saine ; frais de pesage de cette marchandise ; salaire des ouvriers qui ont séparé la marchandise saine de la marchandise avariée ; note d'honoraires de celui qui a fait le triage ; frais de l'expert commis par le tribunal ; perte sur la marchandise avariée vendue ; pesage de la marchandise avariée. — Levysohn c. Burghardt. — Bruxelles, 2 novembre 1894, X, p. 621.

Voir aussi : *Affrètement, Avarie, Bateau, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Déchargement, Staries, Surestaries.*

ALLÈGEMENT.

V. *Abordage maritime, Affrètement, Assurance maritime, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Echouement, Déchargement, Fret, Starie.*

ALLEMAGNE.

1. Arrangement conclu avec la France en vue de régler la transmission des successions et des salaires des marins absents ou décédés. — I, p. 436.

2. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — III, p. 392.

3. Décret du 11 août 1886, promulguant le protocole relatif aux possessions françaises et allemandes à la côte occidentale d'Afrique et en Océanie. — II, p. 237.

4. Entrée de Hambourg dans le Zollverein allemand (décret du chanc. de l'Empire). — IV, p. 379.

5. Droits de port, de feux, de pilotage et autres. — I, p. 676.

6. Loi de Brême du 12 mai 1883 sur le déchargement des navires. — II, p. 252.

7. Loi de Hambourg du 27 avril 1885, sur l'engagement des navires. — II, p. 248.

8. Loi du 22 mai 1885. — I, p. 209.

9. Loi du 15 avril 1885, sur le droit des navires, qui n'appartiennent point à la classe des vaisseaux marchands, de porter le pavillon d'empire. — I, p. 212.

10. Loi concernant les délais de déchargement pour les navires dans le port de Hambourg. — I, p. 84.

11. Traité de commerce et de navigrtion avec la Grèce, du 9 juillet 1884. — I, p. 209.

AMARRAGE.

1. FRANCE. — *Officier de port. Ordres. Inexécution. Contravention.* — Les officiers de port étant chargés de faire ranger et amarrer les navires, il leur appartient de veiller à ce qui concerne la police et de prescrire toutes les mesures nécessaires pour faire exécuter leurs ordres. Spécialement, il appartient à ces officiers, dans l'intérêt de la sécurité et de la navigation, d'enjoindre d'amarrer un navire au corps mort situé au large ; et le refus d'obéir constitue une contravention de grande voirie autorisant la condamnation aux frais du procès-verbal et au remboursement des frais de corvée auxquels a donné lieu l'exécution d'office des ordres donnés. — Gay. — Cons. d'Etat, 25 juillet 1886, II, p. 143.

2. *Taxe des quatre amarres. Port de Paimbœuf. Application.* — La taxe supplémentaire de pilotage, établie par le décret du 23 août 1871

dans le port de Paimbœuf pour la manœuvre dite de la mise aux quatre amarres, continue à être exigible, tant que le décret de 1871 n'est pas abrogé sur ce point, bien que les travaux neufs du port de Paimbœuf, et notamment la construction d'un quai vertical, aient supprimé en fait la manœuvre de la mise aux quatre amarres, et qu'il n'existe plus de pilotes spéciaux des quatre amarres.— Compagnie Générale Transatlantique c. Tatessault.— Cassation, 4 avril 1887, III, p. 14.

Voir aussi : *Armateur, Capitaine, Connaissement, Gens de mer, Port.*

AMORCE. — V. *Assurance contre l'incendie.*

AMORTISSEMENT.— V. *Abordage maritime.*

ANGLETERRE

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — III, p. 395.

2. Convention entre la France et l'Angleterre sur le sauvetage et l'assistance en mer. — V, p. 704.

3. Congrès de Liverpool. Révision des règles d'York et d'Anvers (M. B. Morel Spiers). — VI, p. 339.

4. Des connaissements directs dans le droit anglais. (M. Bateson), — VI, p. 600.

5. Merchant Shipping Act du 26 août 1889. Capitaine. Débours et salaires. Gens de mer. Salaires. Engagement. — V, p. 312.

6. Navires. Paquebots-poste. Convention franco-anglaise (11 avril 1891). — VII, 212.

ANNAM

Loi du 2 mars 1886 approuvant le traité conclu avec la France. — I, p. 669.

APPARAUX. — V. *Déchargement.*

APPEL.

1. France. — *Abordage. Protestation. Défaut. Moyen au fond.* — Le défaut de protestation, touchant au fond du droit, peut être invoqué pour la première fois en appel. — Steel, Young et Cie c. Chargeurs Réunis. — Cassation, 17 février 1891, VI, p. 513.

2. *Arbitrage. Appel. Droit commun. Dérogation. Expertise. Classement d'avaries. Procès-verbal. Recours devant le tribunal.* — On ne peut, en matière arbitrale surtout, déroger au principe de l'appel comme voie de recours du droit commun, que dans le cas de renonciation formelle des parties. Mais il ne saurait être question d'appel sur une expertise amiable, qui, d'après la convention qui l'a précédée, ne devait avoir, dans l'intention des parties, aucun caractère définitif et obligatoire et ne constituait donc pas une sentence arbitrale proprement dite. Spécialement, si le capitaine du navire, dont le corps et la cargaison ont été avariés, et les assureurs de ce navire et de cette cargaison ont, par un accord amiable, confié à des experts-répartiteurs le soin d'opérer, s'il y a lieu, un classement d'avaries, et si ces experts ont conclu contre le classement, la difficulté peut être valablement portée par le capitaine devant le tribunal de première instance. Et les assureurs peuvent d'autant moins exciper de l'irrecevabilité de cette demande qu'ils l'ont eux-mêmes admise devant le tribunal en lui demandant l'homologation du rapport d'experts. — Assureurs c. cap. Delaplanche. — Rouen, 12 juillet 1893, IX, p. 465.

3. *Arrêt. Adoption de motifs. Appelants. Conclusions implicitement repoussées. Cassation. Non-lieu.* — L'arrêt qui, en faisant siens les motifs d'un jugement, repousse implicitement les conclusions des appelants, n'est pas sujet à cassation pour avoir omis de s'expliquer sur les moyens contenus dans ces conclusions. — Flornoy et fils c. Dambrung et autres. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

4. *Avarie. Valeur. Recevabilité.* — La valeur de l'avarie, ne pouvant être fixée que par une expertise, doit être considérée comme indéterminée. En conséquence, la contestation qui s'y rapporte est susceptible d'appel.— Bournakis c. Pillat, Joras et autres. — Aix, 16 novembre 1886, II, p. 413.

5. *Capitaine étranger. Election de domicile chez le courtier. Signification au domicile élu. Validité.* — Lorsqu'un capitaine étranger a fait élection de domicile chez son courtier

dans un des actes de procédure relative à une instance dans laquelle il est partie, et qu'il a ensuite quitté le port, toutes significations, même la signification d'un acte d'appel, est valablement faite au capitaine au domicile par lui élu chez son courtier. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

6. *Conclusions. Confirmation de jugement. Appel incident postérieur. Recevabilité.* — L'intimé est recevable à faire appel incident même après avoir demandé la confirmation du jugement. — Worms c. Labadie. — Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 200.

7. *Contredit. Signification au domicile de l'avoué. Inobservation. Conclusions à la barre. Nullité couverte.* — Si, en cas de contredit, l'appel doit être signifié, à peine de nullité, au domicile de l'avoué, la fin de non-recevoir tirée de l'inobservation de cette règle est couverte par des conclusions sur le fond prises à la barre de la Cour et ultérieurement signifiées. — Aix, 28 avril 1889, V, p. 208.

8. *Courtiers maritimes. Action contre les agents d'une société de navigation. Appel. Société. Intervention forcée.* — L'intervention forcée doit être autorisée en cause d'appel, à l'égard d'une partie à laquelle la décision à intervenir pourrait préjudicier, soit directement, soit indirectement (C. p. civ., 466). Spécialement, la Cie des courtiers maritimes d'une ville, qui poursuit les agents d'une société de navigation en réparation du préjudice que ceux-ci lui ont causé, peut, en appel, assigner en déclaration de jugement commun la société elle-même, s'il est prétendu que ladite société, coauteur ou complice des fautes et fraudes commises par ses agents, doit en être déclarée responsable. C'est en vain que, pour écarter l'intervention forcée, on opposerait l'existence d'une transaction intervenue entre les parties originaires pour mettre fin à l'instance, s'il est établi en fait que la transaction est demeurée à l'état de projet ou, en tout cas, a été abandonnée par les parties. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

9. *Demande nouvelle. Irrecevabilité. Abordage. Indemnité d'avaries. Chargeurs. Intervention en appel contre le transporteur. Fin de non-recevoir.* — Les conclusions proposées pour la première fois en appel sont irrecevables lorsqu'elles constituent une demande nouvelle. En conséquence, ne sauraient être reçus dans leur action les chargeurs qui interviennent devant la Cour aux fins de faire condamner l'armateur à les indemniser des suites d'un abordage éprouvé par le navire, alors qu'en première instance cet armateur s'était seul porté demandeur contre l'auteur du sinistre. — Chevillote frères c. Cie Bordelaise. — Cassation, 1er août 1893, IX, p. 138.

10. *Demande nouvelle. Police d'assurance. Résiliation.* — Une demande en résiliation de police est non recevable lorsqu'elle se produit pour la première fois en appel, encore bien que l'assuré ait fait à cet égard des réserves dont le jugement de première instance lui avait donné acte. — Wolter et Lebret c. «Le Soleil» (Sécurité Générale). — Paris, 18 novembre 1893, X p. 161.

11. *Dernier ressort. Taux. Fixation.* — Pour fixer le taux du dernier ressort en matière personnelle et mobilière, il faut se baser sur le chiffre de la demande : celui des offres réelles faites en première instance par les demandeurs et validées par le tribunal ne pourraient avoir d'influence que tout autant que ces offres auraient été acceptées par les défendeurs. — Wheatley et Cie c. Fritsch et Cie. — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422.

12. *Evocation. Exéquatur. Compétence de la Cour.* — Si la Cour doit, pour la rigueur des principes, prononcer l'incompétence du tribunal de commerce qui a rendu le jugement dont est appel, il est certain que ladite Cour est compétente pour connaître elle-même du litige, par suite de la plénitude de juridiction qui lui est dévolue ; elle peut, dès lors, si la cause est en état, évoquer le fond, en vertu de l'art. 473 C. pr. civ. — Mac Larem Crumc. Ollavaria et Cie. — Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

13. *Evocation. Exéquatur. Motifs. Inutilité pour la Cour de s'expliquer sur la compétence du tribunal étranger.* — Une cour d'appel française, qui évoque le fond du consentement de toutes les parties, et qui modifie, en revisant le fond, le montant de la

condamnation prononcée par le tribunal étranger, peut accorder l'exéquatur, sans qu'il puisse être prétendu qu'elle doit s'expliquer explicitement sur la compétence du tribunal étranger, en motivant ainsi sa propre décision. — Cie d'assurances maritimes « Les deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

14. *Evocation. Jugement ayant statué sur une exception. Droit pour la Cour de réformer et de statuer sur le fond sans évocation.* — Il n'y a pas lieu à évocation, lorsque les parties ont conclu en première instance tant en la forme qu'au fond, et que le tribunal a rejeté la demande pour défaut de qualité des demandeurs, c'est-à-dire par une exception qui se liait au fond. En pareil cas, le tribunal ayant épuisé sa juridiction et la Cour se trouvant saisie de la totalité du litige par l'effet dévolutif de l'appel, ladite Cour pouvait et devait même, sans recourir à une évocation, statuer sur le fond aussi bien que sur les fins de non-recevoir. C'est donc à bon droit, qu'après avoir infirmé le jugement sur la recevabilité de la demande, elle a statué en même temps sur le fond de cette demande et ordonné une expertise pour fixer le chiffre des créances réclamées. — Cruchet fils et autres c. consorts Bordes. — Cassation, 8 novembre 1887, III, p. 401.

15. *Garant. Appel. Profit pour le garanti.* — L'appel du garant profitant au garanti, ce dernier, s'il a conclu devant les premiers juges, envers toutes parties, à sa mise hors de cause, peut opposer cet appel au demandeur intimé. — Cie Transatlantique c. Zermati. — Alger, 21 janvier 1892, VII, p. 668.

16. *Garantie. Intérêt éventuel. Base suffisante de l'action.* — L'appel du garanti, dont le recours contre le garant a été pleinement assuré par la décision de 1re instance, ne saurait être repoussé par une fin de non-recevoir prise du défaut d'intérêt de cet appel, l'efficacité du recours n'étant jamais subordonnée qu'à la solvabilité du garant et l'intérêt, même éventuel, suffisant à fonder l'action. — Société des Carrières de Chemton c. Cordiglia. — Alger, 5 avril 1892, VIII, p. 526.

17. *Garantie. Défenseur principal. Appel signifié au garant. Qualité d'intimé. Délai. Défaut. Appel.* — Le commissionnaire de transports, qui a été condamné par un jugement à payer à l'expéditeur le montant intégral des sommes que celui-ci réclamait pour la perte de ses marchandises, et qui dénonce au transporteur intermédiaire, qu'il a appelé dans l'instance et qu'il a fait condamner par le même jugement à le relever et garantir de ses condamnations, l'appel par lui formé contre l'expéditeur, avec sommation d'intervenir s'il le trouve convenable, ne confère point par cette dénonciation la qualité d'intimé audit transporteur-garant. Ce dernier ne peut, en conséquence, se prévaloir de la disposition finale de l'art. 443 C. pr. civ. qui permet à l'*intimé* d'interjeter appel en tout état de cause. Il doit, comme le transporteur garanti, interjeter appel sous peine de déchéance, dans les deux mois de la signification du jugement. — Cie Gle Transatlantique c. Mohamed Said ben Chikou et Rossy Manificat et Cie. — Cassation, 8 février 1888, III, p. 667.

18. *Jugement ordonnant expertise. Conclusions contraires. Jugement interlocutoire. Appel recevable.* — Le jugement, qui ordonne une expertise contrairement aux conclusions de l'une des parties, qui, dès cette phase de la procédure, demandait à être mise hors de cause, doit être considéré comme interlocutoire; il est, dès lors, susceptible d'appel. — Cie Hâvraise Péninsulaire et Pierce Becker et Ilardi c. Mourer. — Rouen, 4 mars 1887, III, p. 20.

19. *Matières indivisibles. Déchéance. Appel par une partie. Profit.* — Dans les matières indivisibles, l'appel valablement interjeté par l'une des parties profite aux autres et les relève de la déchéance qu'elles auraient encourue pour défaut d'appel régulier dans le délai légal. La matière doit être réputée indivisible lorsqu'il y a impossibilité d'exécuter divisément le jugement rendu entre plusieurs parties. — Douanes c. Mattat et syndic des Raffineries Etienne et Céard. — Rennes, 26 janvier 1886, II, p. 263.

20. *Taux du litige. Fixation. Conclusions de première instance. Déclaration du jugement. Appel. Réduction*

de la demande. Impossibilité de statuer. — Le taux du litige est fixé par le dernier état des conclusions prises devant le premier juge, et le juge d'appel n'a pas à tenir compte d'une prétendue réduction de la demande due à des paiements partiels, si elle n'est authentiquement établie par les conclusions des parties ou par une déclaration formelle du jugement. — Cie Cunard c. A. Dupaquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VIII, p. 299.

21. Belgique. — *Fret. Contestation. Capitaine. Simple mise hors de cause. Demande en première instance. Admission par privilège. Demande en appel. Irrecevabilité.* — Le capitaine qui, dans une contestation au sujet du fret, s'est borné à demander sa mise hors de cause, n'est point recevable à conclure, pour la première fois en appel, contre les parties intimées, aux fins de se faire reconnaître, du chef de ses gages, comme créancier privilégié sur le fret. — Forwood Brothers et Cie c. Stuart. Williams et Cie et Consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

22. *Jugement de distribution par contribution. Créanciers admis au rang sans critique. Non-lieu à mise en cause.* — L'appel ne peut être interjeté qu'à raison des griefs du jugement *a quo*. Lors de l'appel d'un jugement statuant sur une distribution par contribution, il n'y a pas lieu d'intimer ou de mettre en cause les créanciers dont l'admission au rang fixé par le premier juge n'a fait l'objet d'aucune critique. — Cap. Tom et Barned Lewis c. Forwood Brothers Cie et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 103.

23. *Matière indivisible. Appel profitant à tous.* — En matières indivisibles, l'appel interjeté par l'un des intéressés est recevable et profite aux autres. — Cap. Toser et Barned Lewis c. Forwood Brothers Cie et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 103.

24. Egypte. — *Demande en garantie. Condamnation principale. Condamnation en garantie. Appel du garant sur l'une et l'autre. Garanti. Droit de reprendre en appel ses moyens de première instance.* — L'appel interjeté par le garant, non seulement sur sa condamnation en garantie, mais encore sur la condamnation principale qui y avait donné lieu, donne le droit au garanti, intimé sur cet appel en même temps que le demandeur principal, de reprendre devant la Cour ses moyens et conclusions de première instance à l'encontre du demandeur, sans être tenu lui-même à un appel principal. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Levy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

25. *Douane. Amende. Demande pour la première fois en appel. Irrecevabilité.* — La Douane est irrecevable à demander pour la première fois en appel l'amende prévue au règlement douanier pour le cas où l'opposition à une décision de la Commission douanière est reconnue mal fondée. — Douanes égyptiennes c. Spiro Cruscio. — Alexandrie, 7 mars 1894, X, p. 321.

26. Italie. — *Action d'avaries. Proposition subsidiaire en appel. Rejet. Prescription. Non-interruption.* — L'action ordinaire en matière d'assurances maritimes est l'action d'avaries, tandis que l'action en délaissement est une action extraordinaire, introduite seulement en faveur de l'assuré, lequel peut toujours, par suite, renoncer à celle-ci pour s'en tenir à celle-là. Pour déroger à ces principes et enlever à l'assuré la faculté de choisir entre l'une et l'autre action, il faut une disposition expresse et formelle ou bien implicitement incompatible avec le droit commun. — Mutuelle Camogliese c. Oneto Schiaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 294.

27. *Assurance maritime. Stipulant. Action contre l'assureur. Appel. Destinataire. Droit d'intervention.* — Le destinataire et propriétaire de la marchandise assurée peut intervenir dans l'instance introduite par le stipulant contre l'assureur, même en cause d'appel, pour protéger ses propres droits, en l'espèce en ce qui concerne le profit espéré compris dans l'assurance. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Frezia et Gallizia. — Gênes, 23 décembre 1892, VIII, p. 423.

28. *Etranger. Délai. Recevabilité.* — L'appel interjeté après les délais n'est pas recevable, même de la part d'un étranger. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

29. Pays-Bas.— *Abordage. Faute invoquée en appel. Demande nouvelle.* — Constitue une demande nouvelle, irrecevable en appel, le fait par l'appelant, dans un procès d'abordage, de baser la faute de la partie adverse sur une manœuvre absolument contraire à celle qu'il a indiquée dans l'assignation introductive d'instance. — J. Hansen c. A. Volker et Bas.— La Haye, 8 décembre 1884, II, p. 471.

30. Tunisie. — *Capitaine. Action en surestaries. Appel. Armateur. Intervention. Inutilité.* — Le capitaine représente de plein droit les armateurs dans les actions qu'il intente dans l'intérêt du navire, et notamment pour obtenir le paiement de surestaries. En conséquence, lorsque le capitaine a obtenu gain de cause, les armateurs ne sont pas recevables à reprendre une nouvelle instance, pour se faire déclarer commun le jugement rendu au profit de leur capitaine, une semblable procédure étant absolument inutile. Il en est ainsi surtout, lorsque le jugement obtenu par le capitaine a été frappé d'appel par le chargeur, et que l'instance est encore pendante devant la Cour. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

31. *Navire. Saisie. Vente. Jugement fixant jour et conditions. Appel. Signification nécessaire.* — Le jugement qui fixe le jour et les conditions de la vente d'un navire saisi n'est pas susceptible d'opposition. Mais ce jugement ne peut pas être exécuté sans avoir été signifié au débiteur, car il est susceptible d'appel. — Raboutet c. Malizia et Bongarts. — Tunis, 11 novembre 1892, VIII, p. 441.

Voir aussi : *Cassation, Commissionnaire de transports, Compétence, Copropriété, Expertise, Jugement.*

ARBITRAGE.

1. France. — *Arbitre rapporteur. Pouvoirs. Etendue.* — Le tribunal de commerce, en nommant un arbitre rapporteur, peut lui donner la mission « de prendre toutes mesures conservatoires et même de faire vendre les marchandises litigieuses, après expertise par une personne de son choix ». — Ephrussi et Cie c. Otto Bemberg et Cie. — Cassation, 11 janvier 1888, III, p. 534.

Voir aussi : *Assistance maritime, Charte-partie, Clause compromissoire.*

ARMATEUR.

DIVISION

Ch. I : *Législation* — Ch. II : *Doctrine.*— Ch. III : *Notions générales.* — Ch. IV : *Des copropriétaires de navires.* — Ch. V : *Des rapports de l'armateur avec ses préposés.* Sect. 1 : *Des rapports avec le capitaine.* 2 : *Des rapports avec les gens de mer.* 3 : *Des rapports avec les ouvriers.* 4 : *Des rapports avec les agents maritimes.* 5 : *Des rapports avec les courtiers maritimes.* — Ch. VI : *Des rapports de l'armateur avec les tiers.* Sect. 1 : *Des rapports avec l'affréteur.* 2 : *Des rapports avec les passagers.* 3 : *Des rapports avec les fournisseurs.* 4: *Des rapports avec le constructeur ou le vendeur du navire.*—Ch. VII : *De la responsabilité avec les propriétaires de navires.* Sect. 1 : *De la responsabilité légale.* 2 : *De la limitation légale de la responsabilité.* 3 : *De la limitation conventionnelle de la responsabilité.* — Ch. VIII : *Des rapports de l'armateur avec les assureurs.*—Ch. IX : *Procédure et compétence.*

CHAPITRE I

Législation.

1. Responsabitité. Solution adoptée par le congrès de Bruxelles, IV, p. 372.

2. France. — Circulaire du 29 mars 1885, réglant les demandes de délai formées par les armateurs en débet envers l'Etat. Demande de délai. — I, p. 196.

3. Circulaire du 25 janvier 1886, limitant à des échéances de 6 mois ou d'un an la visite des coffres à médicaments sur les navires à services réguliers, selon qu'il y a ou non un médecin à bord. — II, p. 231.

4. Circulaire du 27 mars 1886, relative aux obligations de l'armement envers la caisse des invalides dans le cas de réduction de solde, provenant d'une déchéance d'emploi imposée à un officier. — II, p. 233.

5. Responsabilité des faits et engagements du capitaine. Possibilité de faire abandon en cas de dommage causé aux ouvrages d'un port. (Nouvel art. 216 Code de commerce). — I, p. 320 et 437.

6. ALLEMAGNE. — Fautes du capitaine et de l'équipage. Responsabilité. Exception. (Cons. et règles de Hambourg). — I, p. 274 à 278.

7. ESPAGNE.— Principes du Code de commerce espagnol.— II, p. 766 ; III, p. 399 et 519 ; IV, p. 238, 503.

7 *bis*. ITALIE.—Principes du Code de commerce, I, p. 87 ; II, p. 114, 120, 253, 381, 506.

8. PAYS-BAS. — Propriétaires, copropriétaires. Directeurs de navire. Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 234.

9. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce portugais. — V, p. 498.

10. RUSSIE.—Association pour la construction, l'achat et l'entretien des navires. (Principes du Code de commerce maritime Russe).— X. p. 526.

11. Responsabilité pour les actes du capitaine. Principes du Code de commerce maritime Russe. — X, p. 543.

12. SUÈDE. — Code maritime suédois. Principes. — VII, p. 223.

CHAPITRE II
Doctrine.

13. FRANCE. — Ce que comprend le fret de l'armateur (M. Masson).— VII, p. 109.

14. L'influence de la clause d'irresponsabilité sur le caractère de l'avarie occasionnée par la faute du capitaine. (M. Marais). — VII, p. 606.

15. Le consignataire du navire est-il personnellement tenu envers l'armateur du paiement du fret dû par l'affréteur? (M.Masson).—VII,p. 92.

16. Etude de législation comparée sur la situation juridique des copropriétaires de navire (M. de Valroger). II, p. 490.

17. Limite de la responsabilité de l'armateur pour les faits du capitaine. Abandon du navire et du fret. Cas où il est possible. Ce qu'il doit comprendre (M. de Valroger). — II, p. 483 et 488.

18. Responsabilité de l'affréteur principal pour les faits du capitaine (M. de Valroger). — II, p. 492.

19. Statut applicable à la responsabilité de l'armateur vis-à-vis des tiers pour les faits du capitaine (M. de Valroger). — II, p. 493.

20. Valeur de la clause d'exonération des faits du capitaine, stipulée par l'armateur (M. de Valroger). — II, p. 492.

21. ANGLETERRE. — La clause de négligence d'après quelques décisions récentes de la jurisprudence anglaise (MM. Govare et Morel Spier).— VI, p. 363.

22. BELGIQUE. — Obligations. Responsabilité. Exonération (M. Jacobs).— I,p. 662.

23. ETATS-UNIS. — Des clauses d'exonération au profit des propriétaires de navires. — V, p. 143.

24. ITALIE. — Propriétaires de navires. Questions posées au congrès de Gênes. — VII, p. 381.

25. NORVÈGE. — Copropriétaires. Armateur-Gérant. Pouvoirs. Rapports avec les autres armateurs. (Législation norvégienne. M. Beauchet). — III, p. 630.

26. Copropriétaires. Armateur-Gérant. Pouvoirs. Rapports avec les tiers. (Législation norvégienne. M. Beauchet). — III, p. 631.

27. Rapatriement des marins. Principes. (Législation norvégienne. M. Beauchet). — III, p. 641.

28. SUÈDE. — Contrebande par le chargeur à l'insu de l'armateur. Chargeur responsable. (Loi suédoise). — III, p. 108.

CHAPITRE III
Notions générales.

29. *Affrètement pour voyages successifs. Rupture annoncée. Reprise du navire sans frais. Article 288 Code com. Indemnité.* — Le § 2 de l'article 288 du Code de commerce édicte une règle spéciale, qui s'applique seulement au cas où le navire s'est rendu au port de charge, où il reste sans emploi par le fait de l'affréteur, après avoir fait toutes les dépenses nécessaires pour se mettre à la disposition de ce dernier. Lors donc que la rupture de l'affrètement, conclu pour plusieurs voyages, a été annoncée à l'armateur après l'exécution d'un ou deux voyages, mais bien avant l'accomplissement des voyages subséquents, et que l'armateur a repris, sans frais, la possession de son navire, l'indemnité due par l'affréteur doit être fixée suivant les règles ordinaires des contrats, et c'est à l'armateur à justifier du préjudice que l'ine-

xécution de l'affrètement lui a fait subir. — Verdeau et Cie c. Coquelin frères. — Dunkerque, 30 janvier 1894, X, p. 58.

30. *Affrètement. Second contrat. Inexécution à raison d'une saisie faite par l'affréteur. Dommages-intérêts.* — L'affréteur ne peut exiger que l'armateur l'indemnise de l'inexécution d'un second contrat, lorsque cette inexécution provient de ce fait qu'il a lui-même fait saisir le navire pour assurer ses droits éventuels contre l'armateur et le capitaine. — Galula c. Philippe. — Aix, 22 janvier 1891, VI, p 666.

31. *Compagnie de navigation. Ligne régulière. Hangars. Installation. Redevance.* — Une ligne régulière de bateaux, ayant des services fréquents, doit avoir un endroit déterminé, hangar ou poste, pour procéder au groupement des marchandises. La marchandise doit contribuer à l'installation du hangar, du moment qu'elle profite de cet état de choses, etc., alors même que le réclamateur n'aurait pas sollicité le dépôt de sa marchandise sous les hangars du transporteur.—Il y a lieu de fixer à 5 centimes par tonne et par jour, pour les cinq premiers jours, et à 10 centimes, pour les suivants, la redevance due par la marchandise à compter du lendemain du débarquement. — Génestal et Delzons c. Cie de Navigation Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 13 novembre 1891, VII, p. 294.

32. Angleterre. — *Affrètement. Incendie. Faute de l'affréteur. Assurance par l'armateur. Affréteur responsable.* — Quand il est établi qu'un navire a été incendié par la faute de l'affréteur ou de ses agents, il doit en indemniser l'armateur. Il ne saurait exciper de la convention qui mettait à la charge de l'armateur l'assurance du navire, cette clause n'ayant aucun effet sur la responsabilité d'une faute qui a causé l'incendie. — Aira Force c. Christie et Cie. — Haute cour de justice, 27 octobre 1892, IX, p. 247.

33. *Armateurs conjoints. Faillite de certains d'entre eux. Affréteurs. Rupture du contrat.* — Quand des armateurs, conjointement avec d'autres, ont entrepris des transports pendant plusieurs années à effectuer tant sur leurs navires que sur les navires des autres armateurs conjoints, la faillite des premiers ne permet pas aux affréteurs de rompre le contrat, quand les autres armateurs sont en état de l'exécuter. — Whimster et Watson c. Burnley et Cie.—Cour de session d'Edimbourg, 15 février 1894, X, p. 95.

34. *Assistance maritime. Contrat en haute mer. Indemnité modérée.* — Quand l'indemnité promise pour un secours en mer n'a rien de trop exagéré, et qu'il n'est pas prouvé qu'elle n'ait pas été librement consentie, la convention doit être respectée. — Cie de Navigation à vapeur de Marseille c. armateurs. — Haute cour de Justice, 27 février 1891, VII, p. 68.

35. *Assistance maritime. Indemnité. Répartition.* — L'indemnité est répartie pour les trois quarts à l'armateur et pour un quart au capitaine et à l'équipage.—Trinity Masters, 19 février 1891, VI, p. 712.

36. *Fret. Liberté du commerce et de l'industrie. Coalition. Convention licite.* — Des compagnies de navigation peuvent faire tout ce que pourraient faire des individus. Elles peuvent donc prendre en commun la décision de baisser les frets, quand même cette décision ruinerait une Cie concurrente, mais pourvu que cette décision ne soit pas prise dans ce but. —Mogul Steamship Company c. Mac Gregor Gow et Cie. — Haute Cour de Justice, 11 août 1888, IV, p. 323. — Ch. des Lords, 18 décembre 1891, VII, p. 450.

37. Danemark. — *Sauvetage. Navires appartenant au même armateur. Indemnité due.* — Le capitaine du navire sauvé ne peut échapper à la condamnation réclamée contre lui, par ce motif que le navire qui a opéré le sauvetage appartient à la même maison d'armement. — Hulten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

CHAPITRE IV

Des copropriétaires de navires.

38. France.—*Armateur-Gérant. Pouvoirs. Cession de créances. Signification au gérant. Validité.* — L'armateur est, par sa qualité, réputé mandataire des copropriétaires du navire pour tout ce qui concerne l'arme-

ment, et les représente à cet effet. Par suite, si le capitaine emprunte pour payer l'équipage, et que le prêteur cède sa créance à un tiers, ce dernier peut se borner à signifier le transport à l'armateur, à l'exclusion des autres copropriétaires du navire. — Robert et Fichet c. cap. Huon et Aubert. — Rennes, 19 juin 1884, I, p. 474.

39. *Armateur-Gérant Pouvoirs. Prime à la navigation. Cession à un tiers. Absence de concert frauduleux. Validité.* — L'armateur a le droit de percevoir les produits du navire et de les aliéner. Par suite, il peut céder en garantie à un prêteur la prime à la navigation, même pour la partie afférente à la quote-part de propriété d'un tiers dans le navire. Cette cession ne pourrait être attaquée par le tiers intéressé, qu'à charge d'établir une collusion frauduleuse entre le cédant et le cessionnaire. — Henry et Fichet c. cap. Huon et Aubert. — Rennes, 19 juin 1884, I, p. 472.

40. *Assurances maritimes. Délaissement. Assureurs devenus copropriétaires. Navire disparu. Majorité.* — L'art. 220 du Code de commerce est applicable encore que le navire ait disparu ; spécialement l'armateur propriétaire du quart du navire délaissé doit se soumettre à l'avis de la majorité des assureurs devenus par le délaissement copropriétaires dudit navire et doit accepter les transactions qu'ils ont approuvées. — Cie d'assurances maritimes c. Depeaux fils. — Seine, 19 mai 1888. IV, p. 144.

41. *Copropriétaire des trois quarts du navire. Droit de demander la licitation. Renonciation pour ses héritiers. Présomption..* — Le copropriétaire du navire, qui en possède les trois quarts, n'est pas présumé avoir renoncé pour lui-même au droit d'en demander la licitation, que lui confère l'article 220 du Code de commerce, lorsqu'il n'y a renoncé expressément que pour ses héritiers. — Leroux c. Quintin. — Nantes, 6 mai 1893, IX, p. 540.

42. *Copropriétaire des trois quarts du navire. Capitaine. Congédiement. Cas prévus. Licitation.* — Bien qu'il se soit engagé envers son copropriétaire, capitaine du navire, à ne le congédier qu'en cas de négligence, inconduite ou malversation, le copropriétaire ne lui doit aucuns dommages-intérêts, pour l'avoir exposé à un congédiement éventuel, en exerçant son droit de demander la licitation. — Leroux c. Quintin. — Nantes, 6 mai 1893, IX, p. 540.

43. *Copropriétaire d'une part inférieure à la moitié du navire. Capitaine propriétaire du surplus. Révocation. Impossibilité.* — L'armateur, propriétaire d'une part moindre que la moitié d'un navire, ne peut contraindre le capitaine, propriétaire du surplus, à résigner ses fonctions. Mais, dans ces conditions, le capitaine ne peut non plus demander la déchéance des pouvoirs de l'armateur. Celui-ci les tient, en effet, d'une convention passée avec le capitaine et ne peut être résiliée, que si les obligations qui en naissent n'ont pas été exécutées. Les agissements de l'armateur qui portent préjudice au capitaine ne peuvent que donner lieu à des dommages-intérêts. — Lefloch c. Alavoine. — Nantes, 30 novembre 1887, IV, p. 52.

44. *Créancier. Saisie. Limite.* — Il faut qu'un débiteur soit copropriétaire de plus de la moitié de la valeur d'un navire, pour que son créancier puisse valablement saisir ce navire et le faire vendre judiciairement. — Lair et Le Diabat c. Plessis. — Cassation, 31 mars 1886, II, p. 7.

45. *Majorité. Formation. Propriétaires de parts d'intérêts non portés à l'acte de francisation.* — Les intéressés dans la propriété d'un navire qui ne figurent ni sur l'acte de vente, ni sur l'acte de francisation, et qui ne sont fondés, par conventions particulières, que dans la part de l'un des propriétaires apparents, ne peuvent compter pour former la majorité, dont l'avis doit être suivi pour tout ce qui concerne les intérêts communs des propriétaires du navire. — Lefloch c. Alavoine. — Nantes, 30 novembre 1887, IV, p. 52.

46. *Société. Liquidation. Responsabilités mal déterminées. Liquidateur.* — L'associé chargé de liquider les opérations de la maison dont il faisait partie reste tenu comme liquidateur, tant que les diverses responsabilités n'ont pas cessé d'exister ou n'ont pas été parfaitement déterminées. — Baujeu c. Gourdon Launay.

— Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296.

47. *Preuve. Chose jugée. Licitation du navire.*— L'arrêt qui décide qu'une personne, étant propriétaire des 49 centièmes d'un navire, paiera dans cette proportion la somme due à un fournisseur de l'armement, et qu'elle garantira le propriétaire apparent à l'égard d'un tiers, dans la même proportion de l'acquit d'une somme payée pour le navire, fait chose jugée relativement à la demande en licitation du navire. C'est, dès lors, avec raison qu'il a été jugé que celui, qui a été déclaré propriétaire des 49 centièmes du navire, ne peut décliner les droits et les obligations qui ressortent de sa qualité de propriétaire, ni s'opposer à la vente judiciaire du navire. — Touchet c. Kersauson et Sauvanet. — Cassation, 3 mai 1886, II, p. 8.

48. *Solidarité. Reconnaissance de dette. Prescription. Interruption.*— Les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime sont des associés et, comme tels, ils sont tenus *solidairement* des engagements pris, soit par eux directement, soit par un tiers qui les représente, pour tout ce qui concerne le navire et son expédition. De même, il n'y a pas lieu d'appliquer la prescription prévue par l'art. 433, quand l'un des copropriétaires a approuvé les factures restées impayées et que l'autre l'invoque. — Hardibelle c. Louvert. — Dunkerque, 21 mars 1887, II, p. 668.

49. ANGLETERRE. — *Gérant. Responsabilité in integrum.*— Le copropriétaire d'un navire qui en a confié la gérance à une personne choisie par tous les copropriétaires, est responsable *in integrum* des dettes contractées par cet agent pour compte du navire, sauf son recours contre le gérant et les autres copropriétaires. — Austin et Cie c. Hardy. — C. de Londres, 11 juillet 1886, II, p. 192.

50. *Coarmateur. Capitaine. Gages. Absence de convention. Non-lieu.*— Quand un navire appartient à deux personnes, associées pour son exploitation, celui des deux qui commande le navire, en qualité de capitaine, ne peut, à défaut de stipulation expresse, réclamer de ce fait aucune indemnité. —Simons c. Simons.— Cour suprême de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 89.

51. *Indivision. Vente après offre de céder la part indivise.* — La loi anglaise admet comme le droit romain que nul n'est tenu de demeurer dans l'indivision. Mais, quand la propriété indivise est un navire, avant de demander la licitation, le copropriétaire qui veut sortir d'indivision, doit commencer par offrir à ses partenaires, soit de leur reprendre sa part, soit de leur acheter la leur au même taux. Ce n'est qu'au cas où cette double proposition est rejetée, que le copropriétaire peut exiger la vente du navire. — Cour de Session d'Edimbourg, 10 décembre 1888, V, p. 78.

52. *Managers. Réparations au navire. Traité avec les tiers. Action de ceux-ci contre les armateurs.* — Les administrateurs (*managers*) d'un navire ont tout pouvoir pour représenter valablement les divers copropriétaires de ce navire à l'égard des tiers, en ce qui concerne les réparations utiles. A moins de convention expresse, les tiers, qui, pour ces réparations, traitent avec les administrateurs seuls, ne sont pas présumés avoir renoncé à leur action contre les copropriétaires du navire. — The Tyneside Engine Works Cie c. The Share Steamship Cie.— Haute-Cour de justice, 6 et 17 avril 1894, X, p. 292.

53. ITALIE. — *Droits de charge. Copropriétaire. Administration. Location.*— Lorsqu'un navire appartient à plusieurs armateurs, sans que rien détermine les attributions respectives de chacun d'eux, ou sans qu'il ait été stipulé qu'aucun d'eux ne peut agir sans le concours des autres, chacun de ces armateurs peut, de sa propre initiative, accomplir tous les actes relatifs à l'administration du navire, et même donner celui-ci en location. — De Barbieri c. Ricci. — Gênes, 28 février 1890, VI, p. 83.

54. *Armateur. Représentant des associés. Assurance du navire. Association mutuelle.* — Le copropriétaire armateur du navire est le mandataire légal de ses associés et le gérant de leurs intérêts, pour tout ce qui concerne le navire. Par suite, l'assurance qu'il contracte pour le navire vient s'imprimer sur la tête de ces coassociés, bien que dans le contrat leur nom ne soit pas indiqué. La

disposition de l'article 421 Code de commerce s'applique au cas où l'assurance est demandée par un tiers et non par le mandataire des intéressés. Si l'assurance est faite moyennant l'inscription du navire dans une association mutuelle sur la demande de l'armateur, tous les copropriétaires du navire deviennent associés de cette société et non pas simplement les coassociés de l'armateur qui y entre. — Corsano Coxiola c. « La Fiducia Ligure ». — Gênes, 26 mai 1893, IX, p. 627.

55. *Intérêt commun. Majorité. Autorité judiciaire.* — S'il est impossible de former une majorité entre les différents coparticipes d'un navire, en ce qui concerne leur commun intérêt, c'est à l'autorité judiciaire dûment requise à cet effet, qu'il appartient, conformément à l'article 495 du Code de commerce, de prendre les mesures requises par les circonstances. — De Barbieri c. Ricci. — Gênes, 28 février 1890, VI, p. 83.

56. NORVÈGE.—*Armateur-gérant. Administration. Navire. Licitation.* — Lorsque l'un des copropriétaires du navire s'estime lésé par la manière dont il est administré, il peut demander soit la vente aux enchères, soit le rachat du navire par l'un de ses cointéressés. Mais, l'article 8 du Code maritime, qui lui confère ce droit, ne peut s'appliquer au cas où la demande de mise aux enchères émane de l'armateur-gérant du navire. — Nils Olsen et Christoffersen Torp c. Svend Thomesen. — Christiania, 30 mai 1885, II, p. 604.

57. *Continuation du voyage. Partage des voix. Tiers arbitre.* — D'après l'article 5 du Code maritime la question de savoir, si le navire doit être désarmé ou continuer à voyager, doit être résolue, en cas de partage de voix entre les copropriétaires, par l'adjonction d'un tiers arbitre. — Nils Olsen et Christoffersen Torp c. Svend Thomesen. — Christiania, 30 mai 1885, II, p. 604.

58. *Part inférieure à la moitié. Qualité d'armateur-gérant. Preuve à faire.* — Lorsqu'un des copropriétaires d'un navire, qui ne possède dans ce navire qu'une part inférieure à la moitié, prétend avoir reçu de ses copropriétaires un mandat irrévocable d'administration, en qualité d'armateur-gérant, c'est à lui à en faire la preuve, et, en cas de doute, il peut être révoqué par la majorité. — Christiania, 15 avril 1891, VIII, p. 436.

59. — *Capitaine copropriétaire. Désarmement du navire. Indemnité. Non-lieu.* — Lorsque le capitaine du navire est en même temps copropriétaire, le désarmement du navire résolu par ses copropriétaires ne l'autorise pas à réclamer ses salaires ou une indemnité pour la période de désarmement, alors surtout que les résultats de l'exploitation du navire par ce capitaine ont jusqu'alors été nuls. — Nils Olsen et Christoffersen Torp c. Svend Thomesen. — Christiania, 30 mai 1885, II, p. 604.

60. *Vente de part. Droit de préemption. Exercice. Délai.* — En cas de vente d'une part de navire, le coarmateur à qui l'art. 7 de la loi maritime accorde le droit de préemption relativement à cette part, doit, lorsqu'on vient lui offrir d'user de ce droit, jouir d'un délai raisonnable, afin de pouvoir réfléchir sur le parti qu'il doit prendre ; ce droit de préemption lui est d'ailleurs accordé afin qu'il puisse n'avoir pour associés que des personnes qu'il agrée. — Boe c. Boroen. — Christiania, 20 août 1889, VI, p. 501.

61. *Vente de part. Droit de préemption. Absence d'offres aux copropriétaires. Exercice du rachat. Prix. Différence. Recours.* — Lorsqu'un des copropriétaires d'un navire vend sa part, sans l'avoir préalablement offerte aux autres propriétaires du navire et que ceux-ci, conformément à l'article 7 du Code maritime, le rachètent d'après la taxe fixée par le tribunal, ils peuvent recourir contre le vendeur pour la différence entre la somme fixée par le tribunal et celle pour laquelle la part de navire a été vendue à l'étranger, puisqu'ils n'auraient dû débourser que cette dernière somme si la part vendue leur avait été offerte. — Boe c. Herlofson. — Christiania, 15 avril 1891, VIII, p. 436.

62. *Vente de part. Droit de préemption. Violation. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — L'article 7 du Code maritime norvégien de 1860 n'autorise point le coarmateur, dont le droit de préemption n'a pas été respecté, à réclamer des dommages-intérêts pour les

gains dont il n'a pas profité dans l'intervalle de la vente au rachat. — Christiania, 17 décembre 1892, X, p. 105.

63. *Armateur-gérant. Emprunt par lui contracté sans autorisation spéciale des autres armateurs. Tiers. Défaut d'action contre les copropriétaires.* — L'armateur-gérant est en principe sans qualité pour engager les autres armateurs, en contractant des emprunts pour le compte de la maison d'armement ; les lettres de change qu'il tire dans ce but sur la maison d'armement ne peuvent créer au profit du porteur une action directe contre les autres armateurs. — Johsen c. les Armateurs de l'Olaf-Trygvason — Christiania, 6 février 1886, III, p. 629.

64. *Armateur-gérant. Assurance du navire. Polices proportionnelles. Paiement de la prime. Assureur. Action contre les autres armateurs.* — En cas d'assurance du navire contractée par l'armateur-gérant, l'assureur peut, pour le paiement de la prime, actionner pour leurs parts respectives dans la propriété du navire, les autres armateurs quand il a été dressé plusieurs polices, remises à chacun de ces derniers et proportionnelles à leur part de propriété. —Christiania, 22 janvier 1891, VIII, p. 433.

65. *Armateur-gérant. Avances pour le navire. Concours avec un créancier hypothécaire. Privilège.* — L'armateur-gérant a préférence sur le créancier hypothécaire. Il suffit, que l'armateur prouve que sa créance ne remonte pas à plus d'un an, mais il n'est point nécessaire qu'il présente un règlement séparé pour chacun des voyages entrepris dans l'année. Il ne résulte pas non plus de la loi que le privilège de l'armateur-gérant ne doit s'étendre qu'à la somme représentative de la différence entre ses avances après chacun de ces règlements et ce que le navire a gagné à l'occasion du voyage. — Cour sup. de Christiania, 28 février 1887, IV, p. 586.

66. *Armateur-gérant. Avances au navire. Privilège.* — Celui qui, après en avoir été requis par l'armateur-gérant, a payé le salaire de plusieurs mois dû au capitaine et à l'équipage, a le droit d'être remboursé sur le navire lui-même. Il importe peu que, dans la tenue de ses livres, il ait porté ce paiement au compte personnel de l'armateur-gérant, et qu'il ait produit sa créance dans la faillite de ce dernier ; il n'y a point là un obstacle à ce qu'il fasse valoir ultérieurement son droit sur le navire. — Axel Herlofsen c. Petersen. — Christiania 24 novembre 1888, VI, p. 591.

67. *Armateur-gérant. Pouvoirs. Remise sur le fret.* — La remise sur le fret consentie par l'armateur-gérant est obligatoire pour l'armement. — Christiania, 5 mars 1888, V, p. 408.

68. Suède. — *Armateur-gérant. Pouvoirs. Droit d'ester en justice.* — Il ne suffit point, pour que l'un des armateurs puisse valablement ester en justice, au nom de ses associés, qu'il soit le directeur réel de la maison d'armement ; il faut, en outre, qu'il prouve, par les actes de la société, sa qualité d'armateur-gérant. C'est sous cette condition seulement que les adversaires de la société sont tenus de lui répondre en justice. — Holmberg c. Ostlund. — Cour Sup. de Suède, 7 juillet 1885, I, p. 411.

69. *Capitaine. Copropriétaire. Armateur-gérant. Assurance pour compte d'autrui. Validité.* — L'armateur-gérant a le droit de faire assurer, sans en aviser les assureurs, la part du copropriétaire du navire. — Cour sup. de Suède, 13 septembre 1888, V, p. 421.

70. *Navire. Perte. Avaries faites dans un port étranger. Indemnité d'assurances. Armateur-gérant.* — Lorsque des avances ont été faites au capitaine, dans un port étranger, pour l'armement du navire, et que, le navire s'étant perdu, l'armement a touché le montant de l'assurance du navire, l'armateur-gérant est, en sa qualité, tenu de payer le créancier du navire et peut être valablement actionné par lui sans qu'il soit nécessaire de mettre en cause les autres propriétaires du navire. — Bergmann c. Anderson.— Cour Sup. de Suède, 28 mai 1890, VII, p. 187.

71. *Armateur-gérant. Avances de l'Etat. Rapatriement des matelots. Poursuite directe.* — L'armateur-gérant peut être poursuivi directement et exclusivement en remboursement des frais avancés par l'Etat pour le rapatriement de matelots suédois naufragés à l'étranger, et notamment pour avances relatives à des

vêtements fournis à ces matelots par le consul suédois. — Chambre de commerce de Stockolm c. Ahrenberg. — Cour Sup. de Suède, 3 mars 1888, V, p. 416.

CHAPITRE V

Des rapports de l'armateur avec ses préposés

Section 1

Des rapports avec le capitaine.

72. France. — *Représentant. Ordre de sortir du port. Danger. Capitaine. Droit de refuser.* — Si le représentant d'une compagnie de navigation exige que le capitaine d'un de ses navires sorte du port, ce capitaine peut refuser d'obéir à cet ordre, lorsqu'il estime qu'en sortant il exposerait les passagers, les marchandises et le navire à une perte certaine. — Palmade c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 21 juin 1893, IX, p. 498.

73. *Salaires. Retenue. Apurement des comptes.* — Le capitaine, qui a été maintenu en fonctions après le licenciement de l'équipage et jusqu'à ce que le navire ait été placé sous la garde d'un séquestre, a le droit d'obtenir de ce chef une indemnité. Mais, tant que l'apurement de ses comptes avec l'armateur n'a pas eu lieu, le capitaine ne peut exiger le paiement de l'intégralité de ses salaires. — Morelli et Cie c. d'Aubigny, Postel, cap. Nicolaï et autres. — Hâvre, 28 février 1887, II, p. 687.

74. *Salaires. Retenue. Dépôt à l'administration de la Marine.* — Bien qu'en principe les loyers du capitaine soient insaisissables, le capitaine, mandataire de l'armateur, étant tenu de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, l'armateur est fondé à retenir sur les loyers du capitaine les sommes qui sont l'équipollent ou la représentation des fautes qu'il a commises. Mais, tant que l'apurement des comptes n'a pas eu lieu entre l'armateur et le capitaine, l'administration de la Marine a le droit d'exiger que les loyers de ce dernier soient versés entre ses mains, à titre de dépôt. — Administration de la marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

75. *Salaires. Obligation de les verser à la Marine. Capitaine. Délai pour rendre ses comptes.* — L'armateur doit verser à la Marine les salaires dus au capitaine, bien que ce dernier n'ait pas rendu ses comptes, mais ces salaires doivent rester en dépôt jusqu'à ce que les comptes soient réglés. Toutefois, un délai doit être imparti à l'armateur pour intenter son action en reddition de comptes; et, passé ce délai, la Marine peut être autorisée à verser lesdits salaires au capitaine. — Administration de la Marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

76. *Chapeau. Promesse au capitaine. Droit de diriger l'expédition. Cargaison chargée pour son compte.* — Lorsque l'armateur a promis au capitaine un chapeau sur le fret, il reste néanmoins libre de diriger son opération comme il l'entend, et le capitaine ne peut se plaindre de ce que, au lieu de fréter le navire, l'armateur l'a chargé de marchandises pour le compte de l'armement. En ce cas, le chapeau du capitaine doit être calculé, non sur le fret que le navire aurait pu gagner, mais sur le bénéfice réel de l'opération, c'est-à-dire sur la différence entre le prix d'achat et le prix de vente des marchandises chargées pour le compte de l'armement. — Cap. Rabin c. D. Auger. — Hâvre, 16 août 1893, IX, p. 506.

77. *Gratification promise. Refus de l'armateur.* — Lorsqu'une gratification a été promise au capitaine pour le cas où les résultats du voyage seraient heureux, l'armateur est recevable à la refuser en justifiant qu'il a sujet d'être mécontent du capitaine. — Cordier c. Haentjens frères. — Nantes, 27 juin 1885, II, p. 39.

78. *Navigation aux 5/8. Primes de navigation. Partage.* — Les primes de navigation allouées par la loi du 29 janvier 1881 doivent appartenir à l'armement. En conséquence, en cas de contrat des cinq huitièmes entre l'armateur et le capitaine, les primes sont acquises à l'armateur seul, et le capitaine n'y a aucun droit. — Rennes, 29 juin 1885, I, p. 227.

79. *Navigation aux 5/8. Règlement du fret.* — Le capitaine qui navigue aux 5/8 est tenu, vis-à-vis de l'armateur, de supporter les loyers de l'équipage, mais à la condition que l'armateur prouve avoir payé au capitaine sa part du fret acquis par le na-

vire.—Administration de la Marine c. Héritiers Cormerais et cap. Molgat. — Nantes, 13 juin 1888, IV, p. 662.

80 *Congédiement. Droit absolu. Art. 218. Ordre public. Dérogation impossible.* — L'article 218 du Code commerce confère à l'armateur le droit absolu de congédier le capitaine, son mandataire, sans être obligé de donner de motifs, soit pendant le voyage, soit avant le départ et au milieu même des préparatifs d'un nouveau voyage à entreprendre. Cette prescription est d'ordre public et il ne peut y être dérogé par la convention des parties. — Douillard c. Vve Billand. — Nantes, 6 juillet 1892, VIII, p. 551.

81. *Capitaine. Congédiement. Indemnité. Non-lieu. Indemnité convenue. Diffamation. Dommages-intérêts.* — Par suite, le tort causé par le fait même du congédiement ne peut fonder une action en dommages-intérêts de la part du capitaine contre l'armateur. Il n'en est autrement que si une indemnité est convenue par écrit ou si le congédiement du capitaine a été accompagné de propos diffamatoires tenus sur son compte par l'armateur. — Ibid.

82. *Capitaine nommé en cours de route. Absence de formalités. Actes du capitaine. Armateur. Ratification. Reconnaissance du vide.*—Si le capitaine meurt en cours de voyage, et qu'il soit remplacé par un autre capitaine nommé avec les formalités que peuvent permettre les lieux où cette substitution de personne s'est accomplie, les actes du nouveau capitaine engagent l'armement qui a ratifié tacitement cette nomination, en exécutant l'affrètement et en recevant le fret. Spécialement, si le capitaine a été dévoré par les requins à la côte d'Afrique et qu'un autre capitaine ait été nommé par le commandant d'un stationnaire français, la reconnaissance du vide faite par le nouveau capitaine engage l'armement. — Bertolotto c. C. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 110.

83. *Droits de pilotage. Capitaine. Recours.* — Le capitaine a un recours contre l'armateur pour le remboursement de ses droits de pilotage. — Barudé c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 19 novembre 1891, VII, p. 300.

84. DANEMARK.— *Capitaine. Salaire au mois. Brusque congé. Validité.* — Du moment qu'il n'est pas prouvé que les parties sont convenues d'une certaine durée de l'engagement ou d'un délai pour la dénonciation du contrat, le capitaine doit, d'après la situation dans laquelle il a été engagé, être considéré comme engagé au mois, et n'a droit, en conséquence, en cas de congédiement, qu'à un mois de salaire d'indemnité. — Jensen c. Jepsen.— Copenhague, 10 février 1886, III, p. 346.

85. ITALIE. — *Compte des gages du capitaine. Preuve testimoniale. Inadmissibilité. Escompte des fournisseurs. Déduction impossible.* — La preuve testimoniale est inadmissible pour établir le montant des gages convenus entre le capitaine et l'armateur (art. 522 Code comm.). Dans le compte que le capitaine doit rendre à l'armateur, celui-ci ne peut prétendre déduire des factures des fournisseurs des escomptes plus élevés que ceux portés au compte, en alléguant l'usage, admis dans les villes maritimes, de faire de pareils escomptes, et il ne saurait être admis à établir un pareil usage par la preuve testimoniale. — Patrone c. Bennati. — Gênes, 3 juin 1893, IX, p. 630.

86. *Règlement de comptes. Journal général de comptabilité. Journal nautique. Droits de l'armateur.* — Le journal général de comptabilité, prescrit par l'article 500 du Code de commerce, forme partie du journal nautique : il doit rester constamment dans les archives du navire, et le capitaine n'a pas la faculté de le retenir et de le garder par devers lui, ni de l'emporter lorsqu'il abandonne le commandement de son navire.—Dans les questions de règlement de comptes entre l'armateur et le capitaine congédié, l'armateur n'a pas le droit d'exiger du capitaine la production du journal général de comptabilité, à moins qu'il ne prouve que le capitaine l'a emporté. — Pardo c. Patrone. — Gênes, 30 novembre 1888, IV, p. 583.

87. NORVÈGE — *Responsabilité du capitaine vis-à-vis des armateurs.* — Lorsque, d'après les termes de la charte-partie, le capitaine doit se procurer le comptant nécessaire, sans qu'il soit indiqué de quelle manière,

il n'est point tenu d'avertir les armateurs des actes par lesquels il a l'intention de le faire. — Cour Sup. de Christiania, 28 février 1887, IV, p. 586.

SECTION 2

Des rapports avec les gens de mer.

88. FRANCE. — *Accident. Marin français. Navire étranger. Armateur. Négligence. Responsabilité.* — Il n'y a pas lieu de rechercher, lorsqu'un marin français naviguant à bord d'un navire étranger a été tué dans son service, si l'action en responsabilité dirigée par sa veuve contre l'armateur étranger, compétemment portée devant les tribunaux français, par application de l'art. 14 du Code civil, doit être jugée d'après la loi du pavillon ou d'après la loi nationale de la victime, alors que la loi portugaise est, en ce qui concerne la responsabilité civile, conforme à la loi française (art. 1382 et suiv. Cod. civ.), l'art. 2398 du Code civil portugais étant énonciatif et non limitatif ; d'où il suit que, si une faute certaine est relevée contre l'armement, celui-ci est responsable vis-à-vis de ceux qui ont été lésés par la négligence ou l'imprudence des armateurs ou de leurs préposés. — Vve Pointel c. Cie Thétis et Société navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 mai 1889, V, p. 227.

89. *Accident. Matelot blessé à bord. Loi anglaise. Responsabilité.* — Il n'y a pas dans la législation anglaise de loi qui exonère l'armateur de la responsabilité des accidents survenus à bord à un marin; il résulte, au contraire, de la « common law » et du « Merchant shipping act » que l'armateur est tenu de prendre certaines précautions et qu'il est notamment responsable des vices de construction de son navire. — Clément c. Suart. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679.

90. *Accident. Loi anglaise. Responsabilité civile.* — Aux termes de la législation anglaise, l'armateur, à la charge duquel une faute a été établie, est civilement responsable de l'accident survenu à un matelot. — Clément c. Suart. — Rouen, 10 août 1892, VIII, p. 36.

91. *Accident. Marin blessé à bord. Quasi-délit. Preuve.* — Si, aux termes de l'art. 262 C. com., le matelot blessé au service du navire est pansé aux frais dudit navire, cet article ne crée pas, du moins à l'encontre de l'armateur, une présomption de faute. Pour pouvoir réclamer d'autres indemnités que celle déterminée par l'article précité, le marin doit établir contre l'armateur l'existence d'un quasi-délit. — Alarcon c. Valensi. — Cassation, 31 mai 1886, II, p. 130. — Petit c. Cap. Anderson. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

92. *Accident. Barre à main. Emploi à bord.* — L'armateur, qui emploie une barre à main au lieu d'une barre à vapeur généralement en usage, doit la munir des appareils de protection nécessaires ; à défaut, il est responsable de l'accident survenu à un marin dans la manœuvre de la barre. — Clément c. Suart. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679; — Rouen, 10 août 1892, VIII, p. 35.

93. *Accident. Marin blessé. Faute du second. Décès dû à une cause différente. Choléra. Irresponsabilité.* — Lorsqu'un marin est blessé en exécutant une manœuvre commandée par le second du navire, l'armateur doit être déclaré responsable, s'il est établi que cet accident est dû à la faute du second qui n'avait pas pris les précautions nécessaires pour éviter les dangers que présentait la manœuvre. Mais, si, pendant son séjour à l'hôpital pour le soin de ses blessures (qui d'ailleurs n'étaient pas très graves), le marin est atteint et meurt du choléra, ce deuxième accident n'étant pas la conséquence directe et immédiate du premier, l'armateur ne saurait en répondre. — Epoux Monge c. Cie Nationale de navigation. — Marseille, 15 juillet 1886, II, p. 180.

94. *Accident. Imprudence. Hernie. Non-débarquement au premier port. Impossibilité d'y faire escale. Absence de faute.* — L'armateur ne saurait répondre de l'accident éprouvé à son service par un homme du bord, s'il est survenu par la faute de la victime elle-même. Spécialement, il ne doit aucune indemnité à un chauffeur-mécanicien, qui a contracté une hernie en soulevant une pierre de charbon qu'il devait mettre dans les fourneaux, alors qu'il eût pu la faire glisser sans la soulever. On ne peut non plus lui imputer à faute de n'avoir pas débarqué la victime au port le plus voisin,

si le navire ne pouvait y faire escale. — Breuil c. Cie Paquet.— Marseille, 3 août 1893, IX, p. 234.

95. *Accident. Marins blessés. Continuation des salaires pendant quatre mois. Matelot à la journée. Matelot au mois. Non-lieu à distinction.* — Les gens de mer blessés au service du navire ont droit à la continuation du paiement de leurs salaires jusqu'au jour où ils sont remis en état de reprendre leurs travaux et pendant quatre mois à compter de l'accident, s'ils ne sont pas rétablis auparavant. Il n'y a pas à distinguer à cet égard entre les matelots engagés au mois et ceux qui n'avaient été engagés qu'à la journée. En conséquence, le matelot engagé à la journée, qui a été blessé au service du navire et dont la guérison ne s'est opérée que plus de quatre mois après, a droit, comme le matelot engagé au mois, au paiement de ses salaires pendant quatre mois.— Petit c. cap. Andersen. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

96. *Avances faites aux matelots. Assurances. Validité. Principes applicables.* — Est valable l'assurance des avances faites aux matelots, même sous l'empire de l'ancien art. 347 C. com. L'assurance des avances faites aux matelots doit être régie par les mêmes principes que l'assurance sur corps ; aussi les assureurs peuvent-ils opposer le vice propre du navire au prêteur qui a fait couvrir ses avances aux matelots, tout comme au porteur du contrat de grosse. Et l'on ne saurait trouver une dérogation à ce principe dans la clause manuscrite aux termes de laquelle « la responsabilité de l'assureur est engagée dans tous les cas où, par suite d'événements maritimes quels qu'ils soient, l'assuré serait dans l'impossibilité de se couvrir du montant intégral de ses avances ». — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

97. *Engagement des marins. Rôle d'équipage. Preuve.*— Le rôle d'équipage faisant foi des conventions passées entre l'armateur et les marins, toute convention verbale, comme toute contre-lettre, antérieure ou postérieure audit rôle, qui n'a pas été portée à la connaissance de l'autorité compétente et inscrite sur le rôle lui-même, est absolument dépourvue de valeur juridique. — Administr. Marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

98. *Enrôlement. Loi du lieu du contrat.* — C'est d'après la loi du lieu où l'engagement a été contracté que doivent être appréciées les obligations et la responsabilité de l'armateur. — Clément c. Suart. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679.

99. *Epidémie. Port insalubre. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage.* — L'armateur a le droit d'expédier et de faire séjourner un navire dans un port quelconque, même insalubre, et ne répond pas de la mort survenue à la suite d'une maladie contractée, dans ce port, par un homme de l'équipage, alors surtout que ce dernier, lors de son engagement, avait connaissance de l'épidémie régnant au lieu de destination. — Le capitaine n'engage donc pas sa responsabilité en maintenant dans un port contaminé, pendant le temps strictement nécessité par le déchargement, les hommes indispensables pour cette opération.— Cie des Chargeurs-Réunis c. veuve Garrigue. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

100. *Epidémie. Port insalubre. Médecin du bord. Retrait. Capitaine. Faute. Armateur. Responsabilité.*— Si le capitaine retire le médecin du bord pour lui faire suivre le gros de l'équipage dans un lieu pourvu de ressources médicales suffisantes, et qu'on puisse attribuer à cette imprudence la mort de la victime, il commet une faute engageant plus ou moins, suivant les circonstances, la responsabilité de l'armateur. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs-Réunis. — Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675.

Contrà : L'armateur n'engage pas sa responsabilité en retirant le médecin du bord pour lui faire suivre le gros de l'équipage, s'il est constant que cette mesure était nécessitée par les circonstances et s'il n'est nullement établi qu'elle ait été la cause directe et certaine de la mort de la victime. — Chargeurs-Réunis c. Vve Garrigue. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

101. *Matelot. Maladie en cours de route. Incurabilité. Absence de faute. Irresponsabilité.*— Par interprétation de l'article 262 du Code de commerce, l'armateur n'est pas tenu des frais de traitement d'un matelot tombé malade

pendant la traversée, lorsque cette maladie est jugée incurable, si, d'ailleurs, elle ne résulte d'aucune faute imputable à l'armateur ou à ses préposés. — Cassation, 28 juillet 1894, X, p. 387.

102. *Officier. Maladie mentale. Salaires et frais de traitement. Art. 262 Code de commerce. Internement. Cause antérieure. Preuve.* — Le marin embarqué comme officier à bord d'un steamer a droit, comme tout autre homme de l'équipage, s'il tombe malade en cours de voyage, au paiement des quatre mois de salaires, à compter de sa mise à terre ou dans un hospice et aussi à ses frais de traitement, aux termes du nouvel article 263 du Code de commerce et d'une jurisprudence désormais constante.— C'est en vain que l'armateur prétendrait, pour s'exonérer, soit que la maladie était antérieure ou avait une cause antérieure à l'embarquement, s'il n'en rapporte pas la preuve et si même le contraire paraît établi, soit que l'article 262 du Code de commerce précité ne s'appliquerait pas au genre de maladie (en l'espèce, un cas d'aliénation mentale), dont son préposé est atteint, car la loi n'a pas fait de distinction entre les diverses maladies réputées curables qui éclatent en cours de voyage. Il n'y a pas non plus lieu de s'arrêter à l'objection tirée, quant aux frais de traitement, de ce que l'internement du malade serait une mesure de sécurité et d'ordre public à la charge de la société. — Cap X.... c. Worms Josse et Cie. — Hâvre, 20 janvier 1894, X, p. 222.

103. *Pêche à la part. Navire. Perte totale. Indemnité. Administration de la Marine. Part de pêche. Réclamation. Irrecevabilité.* — Quand un navire est armé pour la pêche à la part, la part de l'équipage ne peut être assurée. Par suite, si le navire vient à périr par abordage, et si son armateur obtient de l'armateur du navire abordeur une indemnité pour excédent de pêche, l'Administration de la Marine ne peut prétendre à une fraction de la somme ainsi encaissée comme représentant en partie les salaires ou la part de l'équipage. — Beust et fils et consorts c. Administration de la Marine. — Granville, 29 mars 1889, V, p. 230.

104. *Rapatriement. Frais.*— Les frais de rapatriement de l'équipage comprennent non seulement le transport, mais aussi l'entretien et le logement. — Viaud c. Nicolas.—Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

105. *Rapatriement. Loi du 12 août 1885. Marine étrangère.* — La loi du 12 août 1885, qui modifie le décret du 7 avril 1860, et qui décide que, « dans tous les cas, le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armateur, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées », doit être entendue en ce sens que le législateur, voulant revenir aux dispositions de l'arrêté du 5 germinal an XII, a compris dans ces mots « frais de rapatriement » tous les frais nécessités par le retour des gens de mer à leurs quartiers. Et l'on ne saurait interpréter le mot « rapatriement » par le retour des marins d'un pays étranger à un port français. — Administration de la Marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

106. *Rapatriement. Port d'armement. Naufrage.* — L'armateur d'un port de la France continentale, qui a engagé des matelots, pour l'armement d'un navire colonial, en vue de la pêche de la morue, n'est pas libéré de son obligation de rapatriement par le fait d'avoir, une fois la pêche terminée, payé les frais de retour en France des matelots qu'il avait engagés. Il doit, si le navire qui ramène ces matelots en France fait naufrage, supporter les frais de rapatriement du port où les matelots ont été recueillis jusqu'à celui où ils ont été engagés, ce dernier port devant être considéré comme le véritable port d'armement. — Lecharpentier c. Administration de la Marine — Cassation, 30 juin 1886, II, p. 135 ; 18 octobre 1886, II, p. 392.

107. *Rôle d'équipage. Absence de signature. Absence d'obligation personnelle envers les marins. Réception des frets. Obligation.* — Si l'armateur n'est pas tenu personnellement, en vertu de l'engagement résultant du rôle d'équipage, lorsque ce rôle n'a pas été signé par lui ou par le capitaine, à ce spécialement autorisé, il l'est, au contraire, lorsqu'il a touché les frets, soit par lui-même, soit par

le capitaine, et que les frets acquis ont été employés à payer des dépenses du navire qui incombaient à l'armement. Vainement, l'armateur prétendrait-il se libérer en alléguant que le capitaine aurait seul touché et dissipé le fret et en offrant de subroger la Marine et les gens de mer dans ses droits contre le capitaine. — Administration de la Marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1892, X, p. 61.

108. *Salaires. Armateur. Paiement. Défaut d'inscription au rôle d'équipage. Preuve à faire.* — L'armateur, qui s'est engagé à payer les salaires de l'équipage en présence du commissaire de l'inscription maritime ou des consuls, est tenu, sur la demande en paiement de ces salaires, de justifier que les fonds qu'il prétend avoir expédiés à cet effet au capitaine y ont été effectivement employés, lorsque la mention du paiement n'a pas été faite au rôle de l'équipage. — Commissaire de l'Inscription maritime c. Constantin. — Marseille, 11 avril 1893, VIII, p. 700.

109. *Salaires. Contestation avec l'Administration de la Marine. Rôle de désarmement. Force probante.* — Dans le cas où l'administration et l'armateur ne sont pas d'accord sur le montant des acomptes versés sur les salaires en cours de voyage, c'est le rôle de désarmement qui seul fait foi, car il n'appartient qu'à la Marine de fixer d'une manière authentique, d'après le rôle, les décomptes des salaires dus aux marins. — Administration de la Marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

110. *Vêtements. Perte. Service commandé.* — L'armateur n'est point tenu d'indemniser le capitaine et les gens de l'équipage de la perte de leurs vêtements, même lorsque cette perte survient pendant un service commandé. — Cordier c. Haentjens frères. — Nantes, 27 juin 1885, II, p. 39.

111. ANGLETERRE. — *Abordage. Navires du même armateur. Equipage de l'abordé. Vêtements perdus. Armateur. Responsabilité.* — Les ouvriers d'un même patron n'ont en principe aucun recours contre lui pour un accident causé par la faute de l'un d'eux, car ce risque est un des éléments envisagés pour la fixation de leurs gages. — Mais on ne peut considérer comme ouvriers d'un même patron, travaillant en commun, les équipages de deux navires appartenant au même armateur. Par suite, l'équipage dont les vêtements sont perdus dans un abordage causé par la faute d'un autre navire du même armateur, est en droit de lui réclamer la valeur de ces vêtements. — Haute Cour de justice, 3 juillet 1893, IX, p. 252.

112. ETATS-UNIS. — *Navire sous la direction de l'affréteur. Gens de mer. Salaires. Privilège. Irresponsabilité personnelle de l'armateur.* — Le privilège des gens de mer sur le navire ne peut dépendre d'un contrat; il est, au contraire, la suite obligatoire de l'emploi, au sens légal, de l'homme à bord du navire. Ce privilège existe aussi bien lorsque le navire est en possession d'un affréteur qui le fait naviguer pour son compte que lorsqu'il navigue sous le nom et pour le compte du propriétaire, avec cette différence toutefois que, dans le premier cas, le propriétaire du navire n'est pas *personnellement* responsable du montant du privilège. — Boylan c. armateur de l'International. — Cours du Dist. sud de New-York, 25 mars 1887, III, p. 366.

113. NORVÈGE — *Rapatriement. Frais de vêtements. Charge de l'armateur.* — Les armateurs sont obligés de rembourser à l'État les avances faites par celui-ci pour l'achat de vêtements à un matelot rapatrié par ses soins, lorsque cet achat est rendu nécessaire par la maladie de ce matelot. Il en est ainsi, alors même que le matelot a personnellement l'argent nécessaire pour cet achat. — Etat norvégien c. Danielsen. — Christiania, 30 juin 1886, III, p. 640.

114. SUÈDE. — *Frais de rapatriement. Affréteur. Responsabilité.* — Si le fréteur loue son navire à une autre personne pour que cette personne le conduise ou le fasse conduire, celle-ci est considérée comme le fréteur, et c'est à elle qu'incombe les frais et la responsabilité du rapatriement des matelots. — Cours sup. de Suède, 30 août 1887, IV, p. 195.

Section 3

Des rapports avec les ouvriers.

115. France. — *Réparations au navire. Accident. Entrepreneur. Responsabilité solidaire.* — L'armateur, qui a traité avec un patron mécanicien pour la réfection de la machine de son navire, et qui s'est engagé à mettre les moyens du bord à la disposition de cet entrepreneur, est responsable solidairement avec lui de la mort d'un ouvrier, occasionnée par le vice d'organisation du chantier. — Couderc c. veuve Guiet. — Poitiers, 21 décembre 1891, VII, p. 394.

116. *Ouvrier employé à bord. Chute dans la cale. Ecoutille ouverte. Iloire. Plein jour. Imprudence de la victime.* — L'armateur n'est pas responsable d'un accident survenu à un ouvrier employé à son bord, s'il ne s'est produit que par l'imprudence de la victime. On doit considérer comme tel l'accident arrivé à un ouvrier qui travaillait sur un navire pour le compte d'un entrepreneur de réparations et qui est tombé en plein jour dans la cale par une écoutille, malgré l'iloire qui entourait cette écoutille, et alors qu'aucune faute ne peut résulter pour l'armateur de ce qu'elle était ouverte, du moment qu'elle l'était pour le chargement du navire. —Veuve Siffredi c. Compagnie Française de l'Afrique Occidentale. — Marseille, 27 novembre 1893, IX, p. 549.

117. *Passerelle. Vice d'installation. Ouvrier travaillant à bord. Accident.* — L'armateur, qui a traité avec un patron mécanicien pour la réfection de la machine de son navire, et qui s'est engagé à mettre les moyens du bord à la disposition de cet entrepreneur, aux risques de celui-ci, est tenu de fournir aux ouvriers un moyen d'accès au bateau, et il est responsable civilement de la mort d'un ouvrier, occasionnée par le vice d'installation de la passerelle qui reliait son navire aux quais. — Couderc c. veuve Guiet. — Poitiers, 21 décembre 1891, VII, p. 394.

118. Angleterre. — *Mort d'homme. Faute d'un préposé.* — Le patron est responsable de la mort d'un ouvrier, causée par l'imprudence de son représentant, qui a envoyé l'ouvrier à un poste dangereux, sans faire interrompre le déchargement. L'indemnité à accorder aux ayants-droit de la victime ne peut dépasser trois années de ses gages. — Aitken c. Newport Hipway et Marine Engineering Cie. — C. de Newport, 16 octobre 1886, II, p. 576.

119. Etats-Unis. — *Accident pendant le chargement. Rupture d'un crochet. Force majeure.* — Lorsque, pendant le cours du chargement d'un navire, un des ouvriers de l'entrepreneur est victime d'un accident causé par la rupture d'un crochet dont on se sert pour hisser les marchandises et les faire descendre dans la cale, le crochet étant fourni par le navire et sa rupture provenant d'un vice caché, le navire n'est pas responsable. — Cour de district Est de Virginie, IV, p. 194.

Section 4

Des rapports avec les agents maritimes.

120. France. — *Agent maritime. Révocation sans motifs. Indemnité. Fixation.* — Une compagnie de navigation est toujours libre de se priver, même sans motifs, d'un de ses agents ; mais c'est à la condition de prévenir utilement l'intéressé de sa détermination ou de lui donner, en le congédiant sur-le-champ, une juste indemnité. A défaut, il appartient au tribunal de fixer le chiffre des dommages-intérêts qu'il convient d'allouer à l'agent révoqué. Un agent rétribué au moyen d'une commission sur le montant des frets d'entrée et de sortie des navires, et donnant lieu à des règlements à des dates variables doit être considéré comme un employé à l'année. C'est sur cette base qu'il y a lieu d'établir l'indemnité en tenant compte des dépenses qu'il a pu être amené à exposer pour faire fonctionner et fructifier son agence. — Perella c. Cie Puglia. — Marseille, 6 mars 1890, V, p. 672 ; Aix, 26 novembre 1890, VI, p. 534.

121. *Mandataires. Action en règlement d'avaries communes. Négligence. Responsabilité.* — Le propriétaire d'un navire, qui a chargé des mandataires de faire régler des avaries avec mission spéciale de surveiller la procédure à suivre pour arriver au règlement, est fondé à agir en dommages-intérêts contre

ses mandataires lorsque la procédure a été si négligemment suivie par eux que l'action du propriétaire s'est vue écartée par une fin de non-recevoir tirée de l'article 435 C. com., pour n'avoir pas été introduite dans les délais prévus par cet article. En pareil cas, le propriétaire a droit, non seulement à la somme qu'il a perdue par la faute de ses mandataires, mais encore aux intérêts de ladite somme à dater du jour où la demande en paiement des avaries aurait dû être introduite par eux, puisque la condamnation prononcée eût remonté à ce jour et eût été productrice d'intérêts. — Haresen c. Mutel, Alibert, Adam et Cie. — Douai, 9 juin 1894, X, p. 389.

122. *Consignataire du navire. Représentation.* — Le consignataire du navire représente l'armateur et non la personne du capitaine ; il n'est donc pas responsable envers les réclamateurs des avaries et manquants dus à la faute du capitaine, alors même que la constatation n'en aurait été faite qu'après le départ du navire, si l'armateur s'est valablement exonéré de cette responsabilité par une clause du connaissement. — Magasins et entrepôts de Paris c. Brown et Corblet.— Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

123. ANGLETERRE.— *Echouement. Agent de l'armateur. Services extraordinaires au navire. Rémunération.* — L'armateur qui rend des services extraordinaires à son navire échoué et à la cargaison a droit à une rémunération, car on ne peut considérer ces services extraordinaires comme l'exécution pure et simple des obligations résultant pour lui du contrat d'affrètement. Et, s'il résulte des circonstances que l'armateur, au lieu de rendre lui-même ces services extraordinaires, les a fait rendre par son agent, la rémunération due à ce dernier doit être supportée par l'ensemble des intéressés. — Rose et Pwses c. Banque d'Australasie. — Chambre des Lords, 20 mars 1894, X, p. 289.

124. *Commission de consignation due seulement au consignataire. Agent de l'armateur. Absence de droit.* — La commission de consignation de 2 1/2 0/0 n'est due qu'au consignataire. L'agent de l'armateur n'a aucune qualité pour la réclamer. — Anderson et Cie c. Bank of Australia. — Cour sup. de judicature, 23 et 24 mars 1892, VIII, p. 121.

125. EGYPTE. — *Correspondance télégraphique. Erreur de bonne foi. Absence de faute lourde.* — Une erreur commise de bonne foi dans une correspondance télégraphique sur un point qui pouvait ne pas paraître essentiel ne saurait être juridiquement considérée comme une faute lourde. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Nageiar, Goor Lévy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

126. ITALIE. — *Consignataire du navire. Représentation en justice.* — Celui qui est en justice comme consignataire d'un navire, n'agit pas en son nom propre, mais pour compte de l'armateur de ce navire. Peu importe qu'il n'ait pas énoncé dans la citation le nom de l'armateur. Le consignataire d'un navire représente l'armateur. Pourvu que celui qui agit pour compte d'autrui indique la qualité en laquelle il agit, peu importe que le nom du représenté précède ou suive le nom de celui qui le représente. — Galletti c. Chemins de fer de la Méditerranée et Brunaft. — Gênes, 5 janvier 1889, V, p. 394.

127. *Consignataire du navire. Représentation en justice.* — Le recommandataire d'un navire représente l'armateur pour la consignation de la cargaison et toutes ses conséquences. Pour ce motif, il peut être cité en justice très légitimement par le destinataire des marchandises, sans qu'il soit nécessaire de faire connaître le nom de l'armateur. — Mackensie c. Powetti. — Cas., Florence, 25 juin 1889, V, p. 558.

128. NORVÈGE. — *Représentant. Obligations contractées. Armateur responsable.* — Les armateurs sont responsables des obligations contractées par leur représentant pour le remboursement du fret dû par la cargaison à un premier transporteur.— Framley et Eger c. Armement de l' « Anna-Carolina ». — Christiania, 28 juin 1886, III, p. 637.

SECTION 5

Des rapports avec les courtiers maritimes

129. FRANCE. — *Commis. Mandataire spécial. Courtier maritime. Privilège. Immixtion.* — Si les ar-

mateurs doivent être autorisés à faire eux-mêmes, ou à faire faire par un de leurs commis ou préposés les opérations de la conduite des navires qu'ils exploitent, ils ne peuvent charger de ces opérations un mandataire qui n'a aucun droit sur les marchandises. — Colombier c. Godet. — Bordeaux, 5 février 1890, VI, p. 24.

130. *Commis. Agent subalterne. Courtage clandestin. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — Le maître ou armateur est réputé agir par lui-même, lorsqu'il agit par un commis appartenant exclusivement à la maison et chargé de le représenter dans toutes les affaires qu'il peut avoir à régler au lieu de la résidence qu'il lui a assignée. Il en est ainsi, notamment, du directeur ou agent principal d'une compagnie, au lieu où elle a une résidence. Mais cet agent ne peut déléguer lui-même un employé de ses bureaux pour remplir les formalités dont s'agit, sous peine de courtage clandestin, quelle que soit à cet égard la bonne foi de cet employé. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique. — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260.

131. *Courtiers maritimes. Déclaration en douane. Absence de monopole. Droit pour les armateurs.* — Si l'article 14 du titre 7 de l'ordonnance de 1681 donne aux courtiers maritimes, conducteurs de navires, le droit de remplir les formalités de douane, il autorise les maîtres et marchands, c'est-à-dire les capitaines et armateurs, à accomplir ces formalités, et, par suite, à les faire accomplir par un commis attaché à leur service ou par leurs préposés. — Cie Générale Transatlantique c. Barbau et Kramer. — Alger, 19 mai 1893, IX, p. 187.

132. *Conduite du navire. Recours au courtier. Salaire.* — Les armateurs peuvent faire par eux-mêmes toutes les opérations de la conduite; mais, s'ils ont recours à l'intermédiaire des courtiers, ils doivent payer le salaire intégral fixé par les tarifs. — Henderson Brothers c. Reynard. — Aix, 28 janvier 1891, VI, p. 535.

133. *Courtier maritime. Eaux. Conventions particulières. Ordre public. Nullité.* — Les décrets et arrêtés fixant les droits et émoluments des officiers ministériels constituent des dispositions d'ordre public auxquelles il ne peut être dérogé par des conventions particulières. En conséquence, celui à qui un courtier maritime réclame des émoluments conformément au tarif, ne saurait lui opposer des règlements précédents, à un taux inférieur, comme constituant une convention tacite applicable aux affaires postérieures. — Reynard c. Henderson frères. — Marseille, 2 mai 1890, VI, p. 451.

CHAPITRE VI
Des rapports de l'armateur avec les tiers.

SECTION 1
Des rapports avec l'affréteur.

134. FRANCE. — *Charte-partie. Suppression d'une clause. Absence d'approbation de l'affréteur. Nullité de la modification.* — Les armateurs ne peuvent pas, sous le prétexte qu'ils n'avaient pas donné au courtier mandat de fréter le navire, à la condition d'un voyage direct et sans retard, mais sous réserve d'un voyage intermédiaire, supprimer à la main la clause relative au voyage direct sans soumettre cette modification à l'affréteur et la lui faire approuver. — Micrulachi c. cap. Girardi. — Marseille, 22 novembre 1889, V, p. 510.

135. *Charte-partie. Inexécution des accords. Responsabilité envers le chargeur. Etendue.* — L'armateur est responsable envers le chargeur de toutes les conséquences du préjudice causé à ce dernier par l'inexécution de la charte-partie. Spécialement, lorsqu'un navire a été substitué, sans raison légitime, à celui qui avait été frété, et qu'un marché conclu par le chargeur a été résilié par ce seul fait que la marchandise a été présentée à l'acheteur du bord d'un navire autre que le navire désigné, l'armateur doit indemniser le chargeur de toutes les conséquences de cette résiliation. — Michalopulo c. Cie Puglia. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

136. *Agent maritime. Signature du connaissement pour compte des armateurs. Irresponsabilité de l'agent.* — L'agent maritime qui signe un connaissement pour compte des armateurs ne peut être assimilé ni à l'armateur ni au capitaine, et, s'il peut obliger ses mandants, ne s'oblige pas

lui-même. — Morisse c. Lévy. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

137. *Récépissé sans réserves délivré au chargeur. Obligation de donner un connaissement sans réserves.* — L'armateur qui a délivré au chargeur un récépissé de sa marchandise sans faire aucune réserve, mais avec la simple mention qu'il la recevait aux clauses et conditions des connaissements de la compagnie, n'a pas le droit d'insérer sur le connaissement, qu'il remet en échange de ce récépissé, des réserves à raison de l'état de la marchandise qu'il a pris l'obligation de transporter. — Ballande c. Cie Nantaise de Navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

138. *Connaissement. Signature du capitaine. Loi anglaise. Armateur. Droit de prouver le non-chargement.* — D'après la loi anglaise, l'armateur répond de la signature du capitaine apposée sur le connaissement, comme de tous les actes de ce dernier, qui rentrent dans ses pouvoirs ordinaires, et il a seulement le droit de prouver, même à l'encontre d'un tiers porteur, que les quantités indiquées au connaissement n'ont pas été effectivement chargées. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

139. *Connaissements. Signature. Fausses énonciations. Armateurs responsables.* — Les transporteurs, qui ont signé des connaissements, tant en leur nom personnel que comme mandataires du capitaine, doivent être déclarés en faute aussi bien que ce dernier, quand ils ont inséré ou laissé insérer dans ces connaissements de fausses énonciations au sujet de la date et du lieu d'embarquement des marchandises. Le capitaine ne saurait se disculper, en alléguant qu'il n'a pas lui-même signé les connaissements ; le fait de les avoir acceptés, d'avoir chargé et transporté sur son navire les marchandises qu'il représente, constituent de sa part une ratification suffisante pour engager sa responsabilité. — Pierre Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie, c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

140. *Connaissement. Fausses énonciations. Responsabilité. Nécessité d'un préjudice direct.* — Toutefois, pour se prévaloir de cette faute commise par les transporteurs et le capitaine, et pour en demander réparation, le destinataire doit établir qu'elle lui a causé un dommage, et qu'il existe entre ladite faute et le préjudice qu'il a subi une relation de cause à effet. — Pierre Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Ibid.

141. *Connaissement. Signature. Faux. Timbre humide de l'armateur.* — Il est d'usage, dans les embarquements sur vapeur, que le connaissement soit signé pour le capitaine par un des officiers du bord, et les tiers ne sont pas tenus de connaître les noms de ces officiers. Ne commet donc aucune imprudence celui qui fait des avances sur un connaissement imprimé d'une compagnie, portant une signature de lui inconnue, mais déclarée être celle d'un officier de bord signant pour le capitaine, et accompagnée du timbre humide de la compagnie. Dès lors, si ce connaissement est reconnu faux, et que le faux émane d'un employé de la compagnie, celle-ci est responsable du montant de la somme avancée. — Bernex c. Florio Rubattino. — Marseille, 21 juin 1886, II, p. 324.

142. *Marchandises chargées sans connaissement. Perte. Irresponsabilité.* — Une compagnie de transports ne doit être déclarée responsable des effets perdus que si ces effets ont été l'objet d'un connaissement régulier. — Etat c. Cie Générale Transatlantique. — Conseil d'Etat, 10 novembre 1887, III, p. 535.

143. *Armateur étranger. Marchandises chargées pour un port français. Connaissement à ordre.* — Après la signature d'un connaissement à ordre, l'armateur devient l'obligé du porteur, et il demeure engagé d'une manière absolue et personnelle, sauf les cas de force majeure, à lui délivrer, au lieu de destination, les marchandises y spécifiées. Un armateur ne saurait se soustraire à cette obligation en opposant qu'il est étranger et qu'il a reçu de la justice de son pays l'ordre de retenir les marchandises réclamées. Notamment, lorsqu'un armateur espagnol a chargé dans un port d'Espagne des marchandises à destination d'un port de France, avec un connaissement à ordre, il ne peut, une fois la marchan-

dise arrivée à destination, la refuser au réclamateur français qui se présente porteur du connaissement, en invoquant les injonctions qu'il aurait reçues de la justice de son pays. Il en est ainsi surtout, lorsque ces injonctions se sont produites dans une forme qui n'a aucun caractère régulier vis-à-vis de la justice française, et qu'elles sont intervenues à la suite de contestations qui ne concernent en rien le réclamateur français. — Castan c. Cie Valenciana. — Marseille, 2 septembre 1887, III, p. 322.

144. *Charbon à bord. Insuffisance. Faute personnelle.* — L'armateur, en cas d'insuffisance de charbon, commet une violation à l'une de ses obligations essentielles, et il doit être tenu de réparer le préjudice en résultant, non seulement comme civilement responsable du fait du capitaine, mais encore en son nom personnel. — Verminck c. cap. Murray. — Marseille, 10 décembre 1891, VII, p. 321 ; Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

145. *Charbon à bord. Insuffisance. Marchandises sacrifiées. Faute personnelle. Règlement d'avaries communes.* — Lorsque, par suite du manque de charbon, le capitaine a dû brûler des marchandises et qu'il s'est mis lui-même dans cette nécessité par l'insuffisance de sa provision de combustible au départ et de ses approvisionnements successifs dans les ports de relâche, il ne saurait prétendre à un règlement d'avaries communes, et l'armateur répond envers l'affréteur de la perte des marchandises sacrifiées par l'imprévoyance du capitaine. — Cyprien Fabre c. James Knott. — Marseille, 28 mars 1893, IX, p. 53.

146. *Jauge déclarée. Jauge exacte. Portée supposée. Poids moindre embarqué.* — Lorsque le navire a été affrété en travers, l'armateur ne peut être recherché par le consignataire de la cargaison à raison de la portée de son navire en poids lourd, lorsqu'il a déclaré la jauge avant son départ et que cette déclaration a été reconnue exacte par les experts. — Cap. Swain c. Turcat et Gaubert. — Marseille, 20 novembre 1891, VII, p. 317.

147. *Jauge déclarée. Poids moindre embarqué. Absence de vice d'arrimage. Armateur irresponsable.* — Lorsque, dans un contrat d'affrètement, l'armateur, en indiquant la jauge de son navire, a garanti, en outre, que son navire pouvait porter en lourd « tant de tonneaux », et qu'il n'a pu embarquer qu'un poids moindre en marchandises, fournies conformément à la charte-partie, aucune responsabilité ne peut cependant incomber de ce chef à l'armateur, si aucun défaut dans l'arrimage n'est constaté à sa charge, si la jauge indiquée est bien exacte, et si, enfin, l'armateur justifie que son navire a déjà porté, et peut, par conséquent, porter en lourd le nombre de tonneaux garanti par la charte-partie. — Carrera c. Postel et fils. — Hâvre, 16 mars 1887, III, p. 47. — Bossière c. Rose. — Hâvre, 1er août 1887, III, p. 297.

148. *Jauge déclarée. Déclaration fausse. Partie de marchandises non embarquée. Excédent. Barre à franchir. Frais. Remboursement.* — Lorsque, dans un contrat d'affrètement, la calaison du navire a été faussement indiquée, le fréteur est responsable de toutes les conséquences de cette fausse déclaration. Notamment, lorsque les chargeurs avaient préparé au port de charge la quantité de marchandises correspondant à la calaison indiquée dans le contrat, et qu'une partie seulement de cette quantité a pu être embarquée, parce que la cargaison réelle s'est trouvée supérieure à la calaison annoncée, et qu'il aurait été impossible au navire, avec la totalité du chargement préparé, de franchir une barre existant à la sortie du port, le fréteur est tenu de restituer aux chargeurs tous les frais qu'ils ont déboursés pour faire descendre l'excédent de leurs marchandises à un port situé au-dessous de la barre, et dans lequel seulement le navire a pu les prendre à bord. — Lallement et Cie c. cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

149. *Machine système Compound. Imperfection. Vice propre. Faute personnelle. Responsabilité.* — L'emploi d'une machine incapable, par sa nature ou l'imperfection de son mécanisme, d'obéir, dans un délai normal et dans toutes ses positions, au commandement du capitaine, constitue une faute lourde à la charge de l'armateur, et dont il est personnellement responsable. — Cie Gén. Transatlantique c. Salette. — Montpel-

lier, 6 décembre 1889, VI, p. 256.

150. *Machine système Compound. Usage général. Absence de faute.* — L'emploi d'une machine, qui n'obéit pas immédiatement et dans toutes les positions au commandement du capitaine, mais dont l'usage est général dans la marine, ne constitue pas une faute à la charge du transporteur ; il en est spécialement ainsi des machines système Compound à deux cylindres qui, dans certaines positions, ne se relancent dans une direction nouvelle que grâce à une manœuvre particulière déterminant leur mouvement. — Cie Gén. Transatlantique c. Massé. — Montpellier, 3 décembre 1890, VI, p. 528.

151. *Navire. Aménagement défectueux. Vanne communiquant avec la chaufferie. Absence de fermeture. Faute. Vol de charbon.* — Est en faute l'armateur qui laisse subsister dans son navire une vanne de communication entre la chaufferie et la cale contenant le charbon transporté, et n'a pas fait fermer cette vanne de manière à rendre impossibles les soustractions de charbon par les gens de l'équipage. — Société Commerciale d'affrètement c. cap. Hunter. — Hâvre, 18 juin 1894, X, p. 248.

152. *Navire. Certificat de visite. Présomption.*— Le certificat de visite délivré par les capitaines visiteurs et le fait que le navire est employé au service postal et possède la plus haute cote au Véritas constituent en sa faveur une présomption de navigabilité. — Cie Gén. Transatlantique c. Massé. — Montpellier, 3 décembre 1890, VI, p. 528.

153. *Navire. Cote au Véritas. Déclaration lors de l'affrètement Maintien. Absence d'obligation. Affréteur. Expiration de la cote. Surcroît de prime.* — Le propriétaire d'un navire coté au Véritas, qui en déclare la cote au moment de l'affrètement, n'est pas tenu de faire maintenir cette cote pendant toute la durée du contrat. L'affréteur ne saurait donc le rendre responsable du surcroît de prime qu'il a dû payer sur le chargement par suite de l'expiration de la cote en cours d'affrètement. Il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque l'affréteur a su que la cote allait expirer à une date fixée, indépendamment des fortunes de mer qui pouvaient la faire cesser plus tôt encore. — Cap. Olsen c. Cyprien Fabre. — Marseille, 8 novembre 1892, VIII, p. 565.

154. *Navire. Vétusté. Armateur. Responsabilité.* — La vétusté du navire ne saurait exonérer l'armateur des responsabilités encourues par lui. — Galula c. Philippe. — Aix, 22 janvier 1891, VI, p. 666.

155. *Soutes à charbon. Insuffisance. Faute personnelle.* — Constitue une faute personnelle à l'armateur le fait d'avoir frété un navire dont les soutes à combustible étaient insuffisantes, eu égard à la traversée, et de n'avoir pas réservé, en dehors de ces soutes, l'espace nécessaire à l'emmagasinage du charbon. — Woods et Murray c. Verminck.—Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48; Cassation, 17 mai 1893, VIII, p. 645.

156. *Vice d'arrimage. Sacs mélangés avec des fûts. Avaries. Faute du capitaine.* — Le vice d'arrimage constitue une faute du capitaine. En conséquence, les avaries causées par l'arrimage de sacs de raisins secs parmi des fûts de vin engagent sa responsabilité et, par suite, celle de l'armateur. — Cie Hâvre, Paris, Lyon, Marseille c. Génestal et Delzons. — Rouen, 15 juin 1894, X, p. 211.

157. *Partie des marchandises non chargée. Jauge du navire exactement indiquée. Absence de vice d'arrimage. Irresponsabilité.* — Lorsque l'armateur a frété son navire pour embarquer une certaine quantité de marchandises, et a indiqué la jauge de ce navire, et que le capitaine n'a pu embarquer qu'une partie du chargement fourni conformément à la charte-partie, si la jauge déclarée est exacte, si aucun défaut n'est constaté dans l'arrimage, et si l'impossibilité d'embarquer la totalité des marchandises est due à l'encombrement occasionné par leur nature défectueuse, l'armateur a le droit d'exiger le paiement intégral de son fret. — Bossière frères et Cie c. Rose. — Hâvre, 1er août 1887, III, p. 297.

158. « *Time-charter* ». *Droit de retirement. Liquidation judiciaire.* — Dans le cas d'affrètement d'un navire à temps, — par le contrat de charte-partie dit *time-charter*, — la clause réservant au fréteur ou armateur le droit de retirement dudit na-

vire, à défaut de payement par avance d'un seul mois de la location, ainsi exigible, doit recevoir ou continuer de recevoir son exécution, même à l'encontre de la liquidation judiciaire des affréteurs. — Christiansen et Waage c. Bossière. — Hâvre, 21 avril 1891, VII, p. 149.

159. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Offre de caution. Capitaine. Refus. Validité.* — Le droit que l'article 306 du Code de commerce reconnaît au capitaine d'exiger, au temps de la décharge, le dépôt de la marchandise en mains tierces, ne saurait être paralysé par l'offre du consignataire de donner caution pour le paiement du fret. — Cap. Cogniet c. Raffineries de Saint-Louis. — Marseille, 7 juillet 1890, VI, p. 300.

160. *Fret. Délégation à un tiers. Prêt à la grosse. Remboursement par le débiteur du fret. Subrogation au privilège.* — Le débiteur du fret transporté, qui, pour dégager sa marchandise, rembourse le prêt à la grosse, se trouve substitué dans le privilège en résultant, n'a pas à tenir compte de cette délégation, s'il n'est pas couvert dans ses droits privilégiés, qui s'exercent sur le fret par lui dû. — L. Soetens c. A. Deutsch et ses fils. —Seine, 27 fevrier 1889, IV, p. 662.

161. *Fret. Délégation à un tiers. Prêt à la grosse. Extension au fret. Privilège.* — La délégation consentie à un tiers par le propriétaire d'un navire de tout ou partie du fret ne peut être opposée au privilège consenti au prêt à la grosse, lequel s'étend même au fret. Il en est ainsi notamment lorsque le créancier délégataire avait connaissance des avaries du navire et de l'insolvabilité du propriétaire, faisant prévoir la nécessité d'un emprunt à la grosse. — Sœtens c. Deutsch et ses fils. — Ibid.

162. *Sous-fret. Action directe.* — L'armateur est fondé à exercer, sur le sous-fret et ceux qui le doivent, l'action directe du propriétaire contre les sous-locataires et leurs meubles. — Christiansen et Waage c. Worms Josse et Cie — Hâvre, 12 mai 1891, VII, p. 155.

163. *Sous-fret. Droit de gage.* — L'armateur est en droit de faire valoir un droit de gage et rétention — par voie de privilège exclusif — sur le sous-fret encaissé par un consignataire judiciaire ou séquestre; ce sous-fret étant, en pareil cas, considéré comme subrogé à la marchandise pour la garantie du paiement du fret principal de la charte-partie. — Christiansen et cap. Waage c. Bossière, liquidateur Savary fils et Touchard-Lallemand. — Hâvre, 21 avril 1891, VII, p. 149.

164. *Affrètement. Glaces en Loire. Force majeure. Empêchement temporaire. Retard. Affréteur. Refus de charger. Résiliation.* — L'article 277 du Code de commerce, aux termes duquel, « s'il existe une force majeure « qui n'empêche que pour un temps « la sortie du navire, les conventions « subsistent et il n'y a pas lieu à dom- « mages-intérêts à raison du retard », s'entend aussi bien de l'entrée du navire dans le port que de sa sortie, et la présence des glaces en Loire constitue la force majeure temporaire visée par la loi. Par suite, l'affréteur qui s'est engagé à charger à une époque déterminée, doit opérer le chargement, même après cette époque, si le fréteur justifie n'avoir pu, auparavant, par suite des glaces en Loire, faire remonter son navire à Nantes pour y prendre charge. La résiliation du contrat d'affrètement doit être prononcée aux torts du chargeur et celui-ci doit payer le demi-fret à titre d'indemnité. — Flornoy et fils c. Moussié fils. — Nantes, 14 janvier 1891, VII, p. 33.

165. *Clause « le fréteur aura le droit de ne pas faire partir la marchandise à l'époque fixée ou par le navire désigné ». Condition potestative. Validité.* — La stipulation d'un contrat d'affrètement portant que le fréteur « aura le droit de ne pas faire partir la marchandise à l'époque fixée ou par le navire désigné, sans avoir d'indemnité à payer à l'affréteur » est licite, malgré sa rigueur, et ne constitue pas une convention sous condition potestative, nulle aux termes de la loi (C. c., art. 1170, 1174). — Delhomme et Cie c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 23 juillet 1888, IV, p. 432.

166. *Clause « le navire sera prêt à charger vers telle date ». Environ contenu. Retard de quelques jours. Irresponsabilité.* — La mention que

le navire sera prêt à charger vers le 20 août implique aussi bien quelques jours avant que quelques jours après; elle ne contient pas une date précise, mais prévoit, au contraire, un environ. — Cyp. Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Carr. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

167. *Retard dans l'expédition et l'arrivée des marchandises Force majeure non prouvée. Responsabilité.* — Lorsque des retards ont été apportés, soit dans l'embarquement soit dans l'arrivée de la marchandise, et que le navire frété a été remplacé par un autre, l'armateur ne peut échapper à la responsabilité qui résulte pour lui de cette double inexécution de la charte-partie, qu'en invoquant et en prouvant d'une manière précise des cas de force majeure. — Michalopulo c. Cie Puglia. — Cassation, 1er août 1887, VII, p. 263.

168. *Incendie à bord. Force majeure non prouvée. Sauvetage d'une partie de la cargaison et des débris du navire. Total inférieur à la cargaison détruite. Attribution aux réclamateurs seuls.* — En cas d'incendie à bord et de sauvetage d'une partie de la cargaison et de débris du navire, et lorsqu'il n'est pas prouvé que l'incendie est dû à un cas fortuit ou de force majeure, l'armateur, responsable du capitaine, n'est pas fondé à demander que les produits du sauvetage soient répartis entre lui et les propriétaires de la cargaison; ces derniers sont, au contraire, fondés à se faire attribuer la totalité du sauvetage, alors, du moins, que ce produit est inférieur à la valeur de la cargaison détruite. —French c. Rose. — Hâvre, 26 avril; Rouen, 28 décembre 1887; III, p. 48 et 672.

169. *Blocus. Chargeur. Renseignements fournis. Absence de preuve. Fait public. Présomption suffisante.* — Le chargeur ne peut pas se plaindre d'avoir été mis trop tard au courant des incidents du voyage, lorsque l'état de blocus était publiquement connu et que, d'autre part, il a pu être mis au courant de ces faits par ses correspondants. — Lechartier c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 632.

170. *Voyage direct. Déroutement. Clauses autorisant toutes escales. Interprétation. Préjudice.* — Lorsque les connaissements signés par les agents de l'armateur indiquent que le navire se rendra directement à un port de destination déterminé, où les marchandises seront débarquées, le navire ne peut se rendre auparavant à un port plus éloigné, encore bien que les connaissements stipulent en faveur du navire la faculté de faire escale. Les escales ainsi autorisées ne peuvent s'entendre que d'escales sur la route. —L'envoi du navire dans un port plus éloigné que le port de destination constitue un déroutement qui rend l'armateur responsable des pertes et dommages, qui ont pu en résulter pour le destinataire. Mais l'armateur, quoique fautif, n'est passible d'aucuns dommages-intérêts, lorsqu'il n'est pas prouvé que le destinataire des marchandises ait éprouvé, du fait du déroutement, un préjudice quelconque qui en soit la conséquence directe. — Wigimond c. Cie commerciale de transports. — Rouen, 9 mai 1892, VIII, p. 32.

171. *Port de relâche. Docks. Déchargement. Erreur de pointage. Réexpédition. Confusion des marques. Livraison impossible. Avaries. Vente nécessaire. Armateur. Responsabilité. Recours contre les Docks.* — Lorsque, dans un port de relâche, le capitaine a chargé la Compagnie des Docks de débarquer toutes les marchandises à destination de ce port, et que, par suite d'une erreur de pointage du second capitaine, une partie de ces marchandises n'a pas été livrée, mais a été transportée dans un port plus éloigné, l'armateur répond envers le destinataire du préjudice qu'il subit, si la confusion des marques a rendu la livraison des marchandises impossible, après réexpédition à leur véritable destination, ou si les avaries survenues en cours de route en ont nécessité la vente. Mais l'armateur a son recours contre la Compagnie des Docks pour la faute qu'elle a commise dans l'exécution de son mandat, alors même que le second capitaine aurait toujours surveillé et approuvé le débarquement, la compagnie ayant, en ce cas, l'obligation de contrôler le pointage. — Martin frères c. Cie de navigation Deutsch Australich Dampfschifsgesellschaft et Cie des Docks de

Marseille. — Marseille, 6 mars 1893, IX, p. 50.

172. *Transbordement sans nécessité. Responsabilité.* — Lorsque des retards ont été apportées, soit dans l'embarquement, soit dans l'arrivée de la marchandise, et que le navire frété a été remplacé par un autre, l'armateur ne peut échapper à la responsabilité qui résulte pour lui de cette double inexécution de la charte-partie, qu'en invoquant et en prouvant d'une manière précise des cas de force majeure. — Cie Puglia c. Michalopulo. —Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

173. *Transbordement. Clause licite. Expédition divisée.* — Est valable et licite la clause des connaissements d'une ligne régulière lui donnant la faculté de faire embarquer ou transborder les marchandises avant ou après le départ, à ses frais, mais aux risques des propriétaires, sur tout autre paquebot que celui désigné, sans être tenue d'en prévenir les intéressés. Par suite, la compagnie maritime de transports a pu valablement diviser l'expédition de la marchandise portée sur un connaissement unique où figurait cette clause, et elle n'a encouru de ce chef aucune responsabilité à l'égard du chargeur. — Kanoui c. Hartman et Société navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

174. *Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Interprétation.* — Quand un transporteur s'engage à transporter des marchandises de St-Denis à Bordeaux, d'après un connaissement qui contient une clause ainsi conçue : « si le navire opère à Pauillac pour Bordeaux, le règlement du fret sera établi sur le poids reconnu par la douane de Bordeaux ; mais le transport de Pauillac à Bordeaux et les frais de gabarrage et de pesage resteront aux frais et risques de la marchandise », cette clause a simplement pour effet de laisser à la charge du destinataire les cas fortuits pouvant se produire dans le transport de Pauillac à Bordeaux, de créer une présomption en faveur du transporteur et de déplacer l'obligation de la preuve à faire. Mais elle ne saurait dégager le transporteur de toute responsabilité pour les fautes qu'il peut commettre ; elle ne saurait davantage le couvrir des fautes commises par le gabarrier qui a pris charge de la marchandise à Pauillac, pour la transporter jusqu'à Bordeaux. En conséquence, lorsque des avaries sont survenues par la faute du gabarrier, le transporteur principal doit en être déclaré responsable. L'allège n'est, en effet, qu'une continuation du navire et du voyage, le gabarrier n'est lui-même qu'un préposé du transporteur primitif, et la faculté que ce dernier s'est réservée de transborder à Pauillac ne peut détruire son obligation de transporter la cargaison jusqu'à Bordeaux et d'en effectuer la livraison dans cette ville. — Faure frères c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713.

175. *Echouement fortuit. Avarie particulière. Frais à la charge de l'armateur.* — L'échouement fortuit d'un navire constituant une avarie particulière à celui-ci, les frais de déchargement, de remorquage et de déchargement de la marchandise sont à la charge exclusive de l'armateur, lorsque le navire n'a été exposé à aucun danger imminent, et que les mesures prises n'ont été que la conséquence nécessaire et directe de l'avarie particulière. — Morck c. Mandelberg. —Poitiers, 11 février 1889, IV, p. 639.

176. *Marchandise. Saisie en cours de route. Frais et retards. Remboursement.* — Lorsque les mesures qui ont eu pour effet et pour conséquence de retenir un navire dans un port ont été motivées par la marchandise, l'armateur est en droit de se récupérer sur ladite marchandise des pertes de temps, frais et dépenses qu'elle a occasionnés. — Compagnie Hâvraise c. Mourer.— Rouen, 21 août 1891, VII, p. 292.

177. *Gabarrage de Bordeaux à Pauillac. Usage de Bordeaux. Absence de convention. Frais à la charge de l'armateur.* — L'usage à Bordeaux, en l'absence de convention particulière entre le chargeur et le capitaine, est que les frais de gabarrage de Bordeaux à Pauillac soient supportés intégralement par le navire.— Ballande c. Cie Nantaise de navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

178. *Transbordement sur des allèges. Responsabilité.* — L'allège n'est que la continuation du navire, et l'on ne saurait considérer le voyage comme terminé, et la responsabilité de

l'armateur comme dégagée, avant la délivrance de la marchandise au point définitif d'arrivée. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Faure frères. — Bordeaux, 6 février 1889, IV, p. 645.

179. *Steamer. Arrivée. Résumé du manifeste. Publication. Avis insérés dans les journaux. Marchandises. Dépôt. Frais. Charge du destinataire.* — Au cas d'une vente à livrer par navire non désigné, c'est au destinataire porteur d'un connaissement à ordre qu'il appartient de se renseigner sur l'arrivée des steamers et de se faire connaître à l'armateur. La compagnie de navigation remplit suffisamment toutes ses obligations, en publiant un résumé du manifeste avec indication des marchandises totalisées par espèces, en faisant insérer dans les journaux un avis relatif à celles qui n'ont pas été réclamées. En conséquence, le destinataire doit supporter les frais de dépôt et autres faits par sa marchandise, qu'il n'a pas reçue en temps utile. —Nicole c. Compagnie Générale Transatlantique. — Hâvre, 31 mars 1891, VI, p. 160.

180. *Steamer. Arrivée. Douane. Déclaration de détail. Conditions.* — La déclaration de détail qui doit être faite à la douane, trois jours après l'arrivée du navire, n'est imposée à l'armateur que pour les marchandises qui lui appartiennent, et au consignataire que pour celles qui lui sont destinées. Le capitaine et l'armateur qu'il représente ne sont donc tenus de remplir cette formalité que s'ils en ont reçu mandat, ou s'ils ont été constitués consignataires de la marchandise par les intéressés au chargement. — Administration des Douanes et Cie Gén. Transatlantique c. Sabarros. — Cassation, 18 octobre 1886, II, p. 385.

181. *Avaries. Expertise à l'étranger. Capitaine absent. Nullité.* — L'expertise à laquelle un réclamateur a fait procéder à l'étranger, ne peut être opposée au capitaine ou à l'armateur lorsqu'elle n'a pas été faite contradictoirement avec le capitaine. Les juges français conservent, d'ailleurs, toujours leur pouvoir d'appréciation. — Satin, Pinard et autres c. Barker et Cie Gén. Transatlantique. — Bordeaux, 20 mai 1887, III, p. 277.

182. *Avaries. Faute des transporteurs. Responsabilité. Sacs de café tachés d'huile. Impossibilité de fixer la bonification. Perte de la qualité loyale et marchande. Vente publique.* — En cas d'avaries causées à des marchandises par la faute des transporteurs, ces derniers doivent rendre le réclamateur indemne de tout dommage et de la dépréciation causée par l'avarie aux marchandises. Le réclamateur ne peut être tenu de recevoir avec réfaction les marchandises avariées, notamment des sacs de café tachés d'huile, qu'autant qu'il est possible de fixer d'une façon certaine l'importance de la dépréciation et de la réfaction à accorder et que les marchandises sont encore de qualité loyale et marchande. Autrement, le réclamateur est en droit de faire ordonner la vente publique des marchandises pour compte des transporteurs. — Mignot c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 3 août 1880, I, p. 140.

183. *Avaries. Marchandises. Vente aux enchères. Urgence. Consignataires non prévenus.* — L'armateur qui s'aperçoit à l'arrivée que la cargaison a été subitement envahie par l'eau et qui l'a fait vider sur quai ne commet aucune faute engageant sa responsabilité lorsqu'à la suite de ses opérations, il fait vendre les marchandises aux enchères, même sans y appeler les consignataires, si, d'une part, l'état d'avaries, menaçant de s'aggraver, rendait cette mesure urgente, et si, d'autre part, les opérations de mise en grenier avaient amené, dans les diverses parties de marchandises, un mélange rendant impossible la reconnaissance par chaque consignataire de ce qui lui revenait. —Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

184. *Avaries. Marchandise mouillée. Mise à terre. Pelletage sans autorisation de la justice.* — L'armateur qui s'aperçoit à l'arrivée que la cargaison a été subitement envahie par l'eau ne commet aucune faute engageant sa responsabilité lorsqu'il fait immédiatement mettre cette marchandise à quai et vider en grenier les sacs qui la contiennent, pour la faire étendre et pelleter. De pareils actes, même faits sans autorisation de justice ou d'experts, et sans y appeler les consignataires, sont réguliers ; l'acci-

dent s'étant produit dans la nuit du samedi au dimanche, il était impossible d'attendre la nomination d'un expert, sans courir risque d'une notable aggravation d'avarie.—Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 393.

185. *Connaissement à ordre. Obligation de l'armateur envers le porteur. Délivrance de la marchandise.* — Après la signature d'un connaissement à ordre, l'armateur devient l'obligé du porteur, et il demeure engagé d'une manière absolue et personnelle, sauf les cas de force majeure, à lui délivrer, au lieu de destination, les marchandises y spécifiées. — Castan c. Cie Valenciana. — Marseille, 2 septembre 1887, III, p. 322.

186. *Connaissement à ordre. Livraison au porteur.* — Lorsque la marchandise est représentée par un connaissement à ordre, l'armateur ne peut être exonéré de la responsabilité d'une livraison faite par lui, non au destinataire désigné dans l'ordre, mais au consignataire de l'expéditeur, simple porteur du connaissement. — Lhost et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 19 avril 1886, II, p. 14.

187. *Connaissement à personne dénommée. Délivranee de la cargaison. Livraison faite au simple porteur du connaissement.* — Le transporteur, étant responsable des marchandises dont il se charge, doit veiller à la régularité de la délivrance des dites marchandises. En conséquence, lorsqu'un connaissement a été établi à l'ordre d'un destinataire nommément désigné, l'armateur commet une faute en délivrant la marchandise à un simple porteur de ce connaissement, sans s'assurer si ledit porteur est réellement mandataire de la personne indiquée dans l'ordre comme destinataire; et, si le tiers, à qui la marchandise a été ainsi délivrée, la détourne à son profit, l'armateur doit être déclaré responsable. — Thost et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404

188. *Connaissement à personne dénommée. Délivrance de la cargaison à un autre que l'intéressé. Expéditeurs n'ayant pas transmis directement le connaissement au vrai destinataire. Faute commune.* — Pour se soustraire à cette responsabilité, l'armateur ne peut opposer que le tiers, qui s'est présenté porteur du connaissement, était le consignataire des expéditeurs, et que ceux-ci ont commis une faute très grave en envoyant à leur consignataire ledit connaissement, au lieu de le transmettre directement au véritable intéressé. Cette faute des expéditeurs, en admettant qu'elle existe, pourrait peut-être atténuer la part de responsabilité de l'armateur, mais elle ne saurait l'effacer complètement. — Thort et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887. Ibid.

189. *Connaissement à personne dénommée. Délivrance de la cargaison à un autre que le destinataire. Défaut de réclamation du destinataire.* — L'armateur ne peut se prévaloir davantage de ce que le destinataire, à l'ordre de qui le connaissement était endossé, n'a jamais réclamé la marchandise, et de ce que, en fait, cet endossement était sans valeur. Cette proposition, vraie dans les rapports des chargeurs et du destinataire, reste sans application dans les rapports des chargeurs et du transporteur. Le connaissement fait seul la loi entre ces derniers, et l'armateur est en faute, dès qu'il ne s'y conforme pas. — Thort et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887. Ibid.

190. *Connaissement à personne dénommée. Remise par un homonyme. Délivrance de la marchandise.* — Une compagnie de navigation remplit suffisamment son mandat, quand elle délivre la marchandise, contre remise du connaissement, à un charretier qui lui donne décharge au nom du destinataire, alors même que le véritable destinataire serait un homonyme du réceptionnaire, qui se serait frauduleusement approprié le connaissement. — Jean c. Cie Transatlantique c. Jean Baills. — Marseille, 30 avril 1891, VII, p. 42.

191. *Livraison de la marchandise. Formalités de douane. Autorisation d'enlever.* — La livraison des marchandises par le transporteur au destinataire peut résulter de ce que ce dernier a requis lui-même la vérification en douane et s'est fait autoriser par le transporteur à les enlever. La marchandise est, à partir de ce moment, aux risques et périls du destinataire. — Cie Steam Navigation c.

Maurel et Prom. — Bordeaux, 24 novembre 1890, VI, p.526.

192. *Clause de délivrance par le consignataire du navire. Faculté de décharger jour et nuit. Encombrement sur le quai. Frais supplémentaires. Ordres du capitaine. Armateur. Demande d'indemnité. Consignataire. Refus.* — Lorsque, d'après les connaissements, la délivrance de la marchandise aux réclamateurs doit être effectuée par le consignataire du navire, et que le capitaine est autorisé à décharger jour et nuit, contrairement aux usages du port, l'armateur ne saurait se faire indemniser par les réclamateurs des frais occasionnés par l'encombrement du quai et les difficultés du pesage, si les opérations qui ont entraîné ces frais ont été ordonnées par le capitaine et si l'armateur ne prouve pas que le consignataire a refusé à un moment quelconque de recevoir sous palan pour compte des réclamateurs. — Elder Dempster et Cie c. Réclamateurs. — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 680.

193. *Retard dans la livraison. Caution fournie par l'agent de l'armateur. Faute du capitaine. Clause d'exonération.* — La caution, donnée au destinataire par l'agent des armateurs en garantie des frais et dommages-intérêts à réclamer à raison du retard éprouvé dans la réception, s'applique, à moins de stipulations contraires, aux fautes personnelles du capitaine. En conséquence, lorsque le capitaine a été déclaré responsable des retards, les armateurs, exonérés par une clause du connaissement, n'ont pas droit de reprendre la garantie donnée par leurs agents. — Génestal et Delzons c. Cie Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 147.

194. *Retard dans la livraison. Navire. Saisie par un créancier des armateurs. Force majeure. Armateurs responsables.* — La saisie d'un navire au port de départ par le créancier de l'un des quirataires en état de faillite, ne constitue ni un fait de contrainte du prince, ni un accident de navigation, ni un obstacle de force majeure, au regard des ayants-droit des affréteurs. En conséquence, l'affréteur est fondé à réclamer des dommages-intérêts à l'armement, si le retard dans l'arrivée du navire à destination lui cause un préjudice, alors surtout que, la saisie étant injuste, le capitaine n'a pas fait les diligences nécessaires pour la faire lever. — Semensen et Faillite Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay. — Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

195. *Retard dans la livraison. Sucres. Prix payable au cours d'arrivée. Armateur. Responsabilité.* — Lorsque des sucres sont vendus pour un prix à établir d'après le cours existant à l'arrivée du navire et que le navire subit un retard non justifié, l'acheteur doit être indemnisé par le vendeur des conséquences préjudiciables de ce retard. Notamment, il doit lui être tenu compte de ce que, les sucres ayant subi une hausse, il les paie à l'arrivée du navire plus cher qu'il ne les aurait payés si le navire était parvenu à destination dans un délai normal. Mais, si le retard est imputable au transporteur, le vendeur a son recours contre lui, sauf cependant pour la somme représentant la différence sur les cours d'application des sucres, laquelle somme doit rester à sa charge personnelle. — Société anonyme de la Raffinerie de Chantenay c. Faure frères et Cie Hâvraise Péninsulaire. — Rennes, 19 janvier 1891, VI, p. 659.

196. *Fins de non-recevoir. Droit de les invoquer.* — La fin de non-recevoir que les art 435 et 436 du Code de commerce accordent au capitaine contre le destinataire qui a reçu la marchandise sans protestation ou dont la protestation n'a pas été signifiée dans les vingt-quatre heures, ni suivie d'une action en justice dans le mois, peut être invoquée par l'armateur, dont le capitaine est le représentant. — Cie de Navigation Mixte c. Desesquelles. — Cass., 5 avril 1886, II, p. 14.

197. *Fins de non-recevoir. Accomplissement du connaissement. Paiement du fret. Usages de Bordeaux.* — L'accomplissement du connaissement dégage entièrement le navire, ainsi que la responsabilité du capitaine et de l'armateur. — Il est d'usage, à Bordeaux, que le capitaine exige le paiement du fret, avant même que les réceptionnaires puissent se rendre compte de l'état de la marchandise. Mais là s'arrête le droit du capitaine, qui ne

saurait imposer aux destinataires d'accomplir le connaissement avant qu'ils aient reconnu et vérifié la marchandise; la remise d'un bon à livrer, qui réserverait même leurs droits pour des réclamations ultérieures, ne pouvant pas annihiler ni amoindrir la force libératoire résultant de l'accomplissement du connaissement.— Rousset c. Worms et Cie. — Bordeaux, 13 octobre 1887, III, p. 712.

198. *Fins de non-recevoir. Fret payé d'avance. Accomplissement du connaissement.* — L'accomplissement du connaissement ne peut élever de fin de non-recevoir contre le réclamateur, quand il est constant que l'armateur a exigé le paiement du fret avant la délivrance de la marchandise. — Ludeman c. Cie des Chargeurs Réunis. — Hâvre, 26 novembre 1889, V, p. 500.

199. *Fins de non-recevoir. Manquant. Reconnaissance par l'armateur. Art. 435, 436. Renonciation.* — Les art. 435, 436 ne sont pas d'ordre public, et l'on peut y renoncer. Constitue une renonciation tacite le fait par l'armateur de répondre à la réclamation des chargeurs qu'il retrouverait le manquant ou qu'il en paierait la valeur. — Reinhart c. J. M. Currie et Cie des Docks. — Hâvre, 28 janvier 1891, VI, p. 673.

200. *Fins de non-recevoir. Reconnaissance par les agents de l'armateur. Délai sollicité. Art. 435. Absence d'ordre public. Renonciation tacite.* — L'article 435 du Code de commerce n'édicte pas une procédure qui soit essentiellement d'ordre public. Les parties peuvent s'en dispenser par contrat écrit ou s'en relever tacitement, au cas où la déchéance serait encourue. — En particulier, le fait que les agents des armateurs ont reconnu ce manquant et l'ont signalé aux armateurs, lesquels ont demandé du temps pour faire faire des recherches à Aden, doit être considéré par le tribunal comme constituant une renonciation tacite à se prévaloir de la déchéance.— Liverato frères c. Faull. — Marseille, 20 novembre 1889, V, p. 508.

201. *Fins de non-recevoir. Transport par mer. Réexpédition par chemin de fer. Contrats distincts. Réception sans protestation. Action contre l'armateur.* — La fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce s'applique aux actions pour avaries de marchandises transportées par mer, puis réexpédiées par chemin de fer sur un point de l'intérieur, lorsque les deux transports ont fait l'objet de deux contrats distincts ; la réception sans protestation, à la fin du transport maritime, par le mandataire chargé de la réexpédition et agissant au nom du destinataire, rend non-recevable toute action de ce genre contre l'armateur. — Cie des Messageries maritimes c. Héritiers Deschaseaux.— Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

202. *Prescription. Action en délivrance. Incendie. Sauvetage. Répartition.* — L'armateur ne peut opposer la prescription d'un an à la demande formée par le réclamateur en responsabilité de la perte causée par l'incendie de la cargaison, survenu dans le port même de décharge, lorsque l'armateur a lui-même formé contre le réclamateur une action en répartition du produit du sauvetage.— Une telle action doit être considérée comme équivalant à une renonciation à la prescription. — French c. Rose. — Hâvre, 26 avril ; Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 48 et 672.

203. ALLEMAGNE. — *Clause de déchargement par les hommes du négociant aux frais de l'armateur. Réceptionnaire. Engagement d'un arrimeur.* — Lorsque la charte-partie contient la clause suivante : « les hommes du négociant débarqueront la cargaison, les armateurs payant le taux usuel pour ce faire », l'armateur doit payer l'arrimeur engagé par le réceptionnaire. — L. Dahms c. W. Zoder. — Trib. sup. hans., 27 mai 1893, IX, p. 566.

204. ANGLETERRE.—*Affrètement. Intermédiaire. Responsabilité.* — L'intermédiaire qui, envers l'armateur a contracté en son nom personnel, est tenu personnellement. — Hick c. Tweedy. — Haute-Cour de justice, b. de la Reine, 9 décembre 1890, VI, p 474.

205. *Charte-partie. Inexécution. Bonne foi. Dommages-intérêts. Limite.* —Lorsqu'une des parties a inexécuté la charte-partie de bonne foi, il y a lieu de limiter les dommages-intérêts, si ceux qui seraient strictement encourus ont une importance qui n'avait pu être prévue. — Coop-

per et Cie c. Richards et Cie. — Haute-Cour de justice, 7 juillet 1887, III, p. 217.

206. *Connaissement signé par l'agent de l'affréteur. Irresponsabilité.* — La signature de l'agent des affréteurs n'est pas opposable à l'armateur. Il en serait autrement si cet agent avait signé en vertu d'une procuration du capitaine. — Mancha et Cie c. Cope.— Haute-Cour de justice, b. de la Reine, 17 mars 1888, IV, p. 443.

207. *Connaissement. Erreurs de marques. Irresponsabilité.* — L'erreur dans les marques inscrites au connaissement par le capitaine ne peut rendre l'armateur responsable vis-à-vis du réclamateur pour le préjudice que cette erreur a pu lui causer. — The British Shipowners c. Grimcond. — Cour du shériff de Dundee, 10 septembre 1886, II, p. 339.

208. *Insuffisance de charbon à bord. Faute personnelle. Cargaison brûlée.* — L'insuffisance de charbon à bord constitue une faute personnelle à la charge des armateurs qui sont responsables des conséquences de cette faute, et notamment de toute la cargaison brûlée comme combustible. — Sinclair c. Richard et Cie. — Haute-Cour de justice, 15 janvier 1892, VII, p. 575.

209. *Sacs coupés par le capitaine. Délivrance des grains en vrac. Armateur. Dommages-intérêts.* — L'armateur est responsable du fait de son capitaine, qui a coupé des sacs et délivré en conséquence une grande quantité de grains en vrac. En pareil cas, il y un double élément de dommages-intérêts, car les grains en vrac ont une valeur marchande inférieure à celle des grains en sacs et nécessitent des frais de classement. — Keighley Maxted and C° c. Fyzac et Branfost. — Haute-Cour de justice, 22 et 23 mai 1894, X, p. 459.

210. *Navire perdu. Connaissements non signés. Fret avancé. Bénéfice de l'armateur* — Le tiers du fret payable d'avance est dû alors même que le navire est déjà perdu en route, si les connaissements n'ont pas été antérieurement présentés à la signature des armateurs. — Smith Hill c. Pyman Bill et Cie. — Haute-Cour de justice, b. de la Reine, 14 novembre 1890, VI, p. 470.

211. *Fret payable d'avance. Navire perdu. Connaissements non signés.* — A partir du moment où le navire est perdu l'armateur n'a plus droit à réclamer la portion de fret payable d'avance, alors même que les lenteurs du chargeur à lui présenter le connaissement à signer auraient retardé sa réclamation. — Smith Hill c. Pyman Bill. — C. sup. de Judicature, 4 avril 1891, VII, p. 61.

212. *Avaries. Voyage abandonné. Renonciation au fret. Chargeurs. Renonciation à toute indemnité. Avances sur fret. Remboursement. Non-lieu.* — Quand un voyage est abandonné par suite d'avaries du navire et de la cargaison, et qu'une convention intervient entre armateurs et chargeurs pour renoncer les uns au fret, les autes à toute indemnité, les chargeurs n'ont plus le droit de réclamer le remboursement des avances sur fret. — G. Silva et Cie c. Armateurs. — Haute-Cour de justice, 25 et 26 avril 1894, X, p. 294.

213. *Clause « le navire sera prêt à telle date ». Encombrement des quais.*— La clause de la charte-partie disant que le navire devra être prêt à prendre charge à une date déterminée, signifie que le navire sera mis à la disposition complète du chargeur, sans qu'il y ait lieu d'examiner si des circonstances indépendantes de la volonté du capitaine, par exemple l'encombrement des quais, ont en fait rendu le chargement impossible. — Hick c. G. Tweedy et Cie. — C. sup. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

214. *Clause : chargement le long du bord. Affréteur. Adduction en wagons en face du navire. Frais de transport de la voie à bord. Charge de l'armateur.* — Quand le chargement doit être amené le long du bord, l'affréteur remplit son obligation si, conformément à la coutume du port, il le fait conduire en wagons en face du navire. Et les frais de transport, de la voie ferrée au navire, restent à la charge de l'armateur. — Pierce c. Manuelle. — Cour de la cité de Londres, 4 mai 1890, VIII, p. 382.

215. *Clause d'avances au capitaine. Droit d'option. Renonciation. Dommages-intérêts.* — La clause par laquelle l'affréteur s'engage à avancer au capitaine au port de charge la

somme de £ 150 pour ses besoins est exclusivement en faveur de l'armateur, qui peut y renoncer. Dès lors, l'affréteur n'est pas fondé à se plaindre de ce que le capitaine n'a pas pris cette avance au port de charge et l'a ainsi privé du bénéfice qu'il eût fait sur le change. — John Blumer et Cie c. J. A. Finzi et Cie. — Haute-Cour de justice, 8 février 1894, X, p. 94.

216. *Transbordement. Contrat primitif des parties.* — Lorsque le capitaine transborde sa cargaison sur d'autres navires, l'armateur reste lié envers les chargeurs par le contrat primitif et ne peut recourir contre ces sous-traitants que dans les termes du contrat passé avec ces derniers. — Howard c. Mills. — Haute-Cour de justice, 7 décembre 1886, II, p. 724.

217. *Déchargement. Balayures. Droit à leur valeur.* — Du moment que l'armateur est responsable du manquant, il doit logiquement avoir droit aux balayures. Les consignataires doivent donc lui en remettre la valeur. — Cour de la Cité de Londres, 17 septembre 1890, VI, p. 307.

218. *Berth bill of lading. Surestaries. Absence de droit réel sur la cargaison.* — En cas de *berth bill of lading,* l'armateur n'a point de droit réel sur la cargaison pour les surestaries. En cas de lenteur des réclamateurs, il peut opérer lui-même le déchargement. — Hick c. Rodocanachi et Raymond Reid. — Haute-Cour de justice, c. de la Reine, 10 février 1891, VI, p. 760.

219. *Déchargement. Absence de délai préfixe. Grève. Charge de l'armateur.* — Quand aucun délai préfixe n'est convenu pour la durée du déchargement, la prolongation de cette durée provenant sans faute du réclamateur, du fait d'une grève, reste à la charge de l'armateur. — Hick c. Raymond Reid. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 702.

220. *Frais de pesage. Charge des réclamateurs.* — Conformément à un usage bien établi et reconnu en Angleterre, les frais de pesage sont à la charge du réclamateur. — Wats, Ward et Cie. c. Prant et Cie. — Cours du comté d'Aberdeen, 22 mars 1889, V, p. 88.

221. *Frais de magasinage. Absence de Privilège.* — Il n'existe pas de privilège en faveur des armateurs sur les marchandises transportées pour le paiement des frais de magasinage et autres analogues. — Cour du comté de Chester, 24 avril 1890, VI, p. 71.

222. *Fuite dans le compartiment à eau. Fortune de mer. Preuve à faire.* — L'armateur qui ne prouve pas la fortune de mer est responsable de l'avarie causée par une fuite qui s'est déclarée dans le compartiment à eau. — Kerghley Maxted and Cie, c. Fyzac et Branfort. — Haute-Cour de justice, 22 et 23 mai 1894, X, p. 459.

223. *Manquant. Connaissement. Force probante. Preuve contraire.* — Le connaissement faisant foi entre les parties, le capitaine doit payer tout le manquant sur la quantité portée audit connaissement. — Lishman c. Christie. — Cour sup. de judic., 23 juin 1887, III, p. 215.

224. *Manquant. Preuve par témoins.* — Lorsque le capitaine était tenu, d'après la charte-partie, de signer n'importe quel connaissement, la quantité portée au connaissement représenté par le chargeur pour réclamer sa marchandise, ne peut avoir aucune influence sur la constatation du manquant. Mais, si le chargeur prouve par témoins qu'il a mis à bord une certaine quantité de marchandises, et s'il établit en même temps par une enquête faite au port de destination que le capitaine n'a délivré qu'une quantité inférieure à celle qui avait été embarquée, l'armateur et le capitaine doivent être déclarés responsables de ce manquant, à moins qu'ils ne fournissent une justification suffisante de la manière dont il s'est produit. — Stephen et Mawson c. Saeker. — Haute-Cour de justice, 19 décembre 1887, III, p. 743.

225. Belgique. — *Affrètement d'un navire en cours de route. Mise en charge. Epoque non stipulée. Capitaine. Obligation de se rendre au port de charge avec toute la célérité possible. Voyage intermédiaire. Retard.* — Lorsque l'affrètement a pour objet la mise d'un navire encore en cours de voyage, à la disposition de l'affréteur, sans date stipulée, le capitaine doit se rendre au port de chargement avec toute la célérité possible. Si, par sa faute, il retarde son arrivée en ce port, en allongeant sans nécessité la route qu'il doit faire pour y

arriver, il est responsable du tort qu'il cause ainsi à l'affréteur. Il en est notamment ainsi, lorsque les armateurs ont frété un navire, alors en cours de route vers l'Australie pour un voyage de la Nouvelle-Calédonie en Europe. Il est défendu au capitaine de faire un voyage intermédiaire après son déchargement en Australie. — Anvers, 10 février 1890, V, p. 691.

226. *Mise en demeure. Nom du chargeur. Affréteur. Dénonciation à l'armateur. Signification au chargeur. Validité à l'égard de l'affréteur.* — Quand l'affréteur a fait connaître à l'armateur le nom du chargeur de la cargaison, celui-ci est considéré comme le mandataire direct, ou par substitution, de l'affréteur; une mise en demeure signifiée au chargeur doit, dès lors, par fiction légale, être considérée comme ayant été faite à l'affréteur. Elle ne peut avoir, au point de vue des dommages-intérêts, un effet rétroactif. Statuer autrement serait assimiler entièrement dans ses effets juridiques la demeure par interpellation et la demeure par échéance du terme et supprimer de fait la distinction que la loi a établie entre elles. — Bakker c. Defever et Cie. — Ostende, 19 janvier 1893, VIII, p. 593.

227. DANEMARK. — *Insuffisance de charbon. Déroutement. Avaries à la cargaison. Transport de harengs. Expéditeur. Libération du fret.* — Lorsque la provision de charbon contenue dans un navire, au moment où il entreprend un voyage pour transporter des harengs frais de Danemark en Angleterre, peut être considérée comme insuffisante pour la durée présumée du voyage, eu égard à la force de la machine et à la saison, et que le capitaine a été obligé, pour faire du charbon, de dévier notablement de la route ordinaire, en prolongeant ainsi la durée du voyage, les avaries causées en conséquence à la cargaison autorisent l'expéditeur à ne pas payer le fret à l'armement. — Copenhague, 3 décembre 1890, VII, p. 410.

228. *Paiement du fret. Charte-partie. Garantie par l'affréteur. Droit direct contre lui.* — Il ne résulte nullement de la nature des choses que toutes les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur prennent fin dès que le chargement est terminé, le connaissement délivré et le déchargement effectué par le consignataire des marchandises, de telle sorte que le fréteur ne puisse désormais, sans le consentement de son cocontractant, s'en prendre qu'au consignataire, avec qui, lors de la rédaction de la charte-partie, il n'est point entré directement en relations, ainsi qu'à la cargaison. En conséquence, l'affréteur peut, même après l'accomplissement des faits précités, être poursuivi en paiement du fret, lorsque dans la charte-partie il a garanti ce paiement. — Copenhague, 15 février 1893, X, p. 630.

229. *Fret payable par l'affréteur. Solde dû. Destinataire. Refus de paiement. Faute du navire. Absence de recours contre l'affréteur.* — Lorsque le consignataire des marchandises, après avoir reçu celles-ci, refuse à payer le solde du fret, en prévision d'une demande en dommages-intérêts, et que le fréteur est autorisé à exiger ce paiement directement de l'affréteur en vertu de la charte-partie, ce recours contre l'affréteur n'est point recevable, si le navire a manqué à ses engagements, en retardant son départ au delà du terme convenu, et a ainsi été la cause du refus opposé par le destinataire de payer le restant du fret. — Copenhague, 11 janvier 1893, X, p. 630.

230. *Connaissement. Clause de retirement sous peine de déchargement aux risques du destinataire. Déchargement un dimanche. Frais supplémentaires. Armateur responsable.* — Malgré la clause du connaissement portant que « les marchandises seront retirées immédiatement ou sinon seront déchargées et emmagasinées aux frais et risques du destinaire », les frais supplémentaires occasionnés à ce dernier par suite du déchargement des marchandises un dimanche, en son absence, doivent lui être remboursés par le navire, car cette clause ne peut être entendue littéralement, quand le déchargement a lieu en dehors des règles ordinaires, dans l'intérêt exclusif du navire et un jour férié. — Copenhague, 5 novembre 1890, VII, p. 407.

231. EGYPTE. — *Commissionnaire. Engagement de fournir un navire. Inexécution. Faute de l'armateur. Responsabilité du commissionnaire. Recours contre l'armateur.* — Le

commissionnaire qui s'engage à fournir dans un délai déterminé un navire pour effectuer le chargement de certaines marchandises est responsable, si cet engagement n'a pas été réalisé et qu'aucun cas de force majeure n'ait été justifié de sa part à sa décharge, de tout le préjudice souffert par la partie en faveur de laquelle l'engagement a été pris et constituant une suite directe de la non exécution dudit engagement. Peu importe en pareil cas que l'engagement n'ait pas été réalisé par une faute des armateurs, vu que le commissionnaire, qui traite en son propre nom, est responsable, dans l'exécution du contrat, vis-à-vis de celui avec qui il a contracté, des fautes de son commettant, sauf à lui à exercer contre ce dernier son recours en garantie. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

232. Etats-Unis. — *Arrimage. Charbon placé hors des soutes. Séparation insuffisante. Poussière. Responsabilité.* — Un armateur est en faute quand, embarquant une certaine quantité de charbon en dehors des soutes, il la sépare seulement par une cloison en bois du reste de la cargaison. Même si la cloison est bien construite, en planches bien jointes, couvertes de nattes, et même si la traversée a été mauvaise, l'armateur est responsable de l'avarie survenue à la marchandise, à raison de la poussière de charbon, qui a filtré à travers la cloison. — Hilles c. Mackell.— Cour de dist. de New-York, 24 novembre 1888, IV, p. 579.

233. Italie.. — *Contrat conclu par un agent. Obligation personnelle.* — Un armateur doit être considéré comme obligé personnellement, quand il s'agit de l'exécution d'un contrat que le chargeur a passé non pas avec le capitaine, mais avec un agent ou un représentant dudit armateur. — Villa c. Panetti et Morelli et Cie.— Cassation, Turin, 23 août 1887, IV, p. 337.

234. *Délivrance de la cargaison. Porteur régulier du connaissement. Obligations.* — Par la nature du contrat, le transporteur est responsable de la délivrance des marchandises à destination, soit au destinataire, soit à tout porteur régulier du connaissement. En conséquence, est nulle la clause d'un connaissement, qui exonère le transporteur de vérifier la sincérité de l'endossement et qui le libère par la remise de la marchandise à quiconque se présente porteur d'un connaissement endossé. — Cie Florio c. Armo. — Cassation, Turin, 26 décembre 1886, III, p. 369.

235. *Marchandises. Perte ou avarie. Cas fortuit. Preuve à faire.* — L'article 400 du Code de commerce est applicable même aux transports maritimes ; aussi l'armateur et le capitaine sont-ils responsables de la perte ou de l'avarie des choses chargées, à moins qu'elle ne provienne d'un cas fortuit ou d'une force majeure. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

236. *Surestaries. Acheteur. Responsabilité.* — Lorsque des marchandises en cours de voyage sont vendues, l'acquéreur est obligé d'en effectuer le déchargement aux clauses et dans les délais fixés par le contrat d'affrètement. Par suite, si c'est par son fait qu'un retard s'est produit dans le déchargement, il ne peut prétendre qu'il a ignoré le délai des staries, ni exciper d'un défaut de mise en demeure, pour se libérer de l'obligation qui lui incombe, de rembourser au vendeur le montant des surestaries que ce dernier aurait dû payer au capitaine. — Galletti c. Campanavi. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 84.

237. Norvège. — *Affrètement. Contrat. Conclusion tacite. Preuve suffisante.* — Une conclusion tacite fait la preuve suffisante d'un contrat. — Johansen c. La Bergemke Dampskibbselskab. — Christiania, 2 avril 1889, VI, p. 500.

238. *Fret. Paiement. Droit de rétention. Déchéance de recours contre l'affréteur.* — C'est l'usage que l'armateur, s'il n'use pas du droit que lui accorde l'art. 68 de la loi maritime, de retenir la cargaison pour le fret dû, est déchu de tout recours contre l'affréteur, à moins qu'il ne puisse prouver que le capitaine avait des motifs suffisants pour omettre d'user de son droit de rétention.—Larsen c. Borreserc.—Christiania, 31 janvier 1889, VI, p. 495.

239. *Escale dans un port en cours de route. Frais. Circonstances particulières de la navigation.* — Le capitaine qui, aux termes de la charte-partie, doit se rendre, en cours de

route, dans un port déterminé pour ordres et qui aborde dans un autre, n'a pas à supporter vis-à-vis des armateurs les frais occasionnés par ce changement, s'il est établi que, d'après les circonstances, il a agi raisonnablement. — Abrahamsen c. Oppen. — Christiania, 12 septembre 1889, VI, p. 505.

240. *Clause « à réexpédier à l'arrivée les marchandises à destination par chemin de fer ou bateau à vapeur ». Interprétation.* — Lorsqu'une marchandise a été chargée pour un port de destination déterminé, avec en marge du connaissement, la clause « à réexpédier à l'arrivée par chemin de fer ou vapeur, » l'impossibilité où s'est trouvé l'armateur d'employer pour la réexpédition soit un steamer direct, soit la voie ferrée, ne fait pas obstacle à ce qu'il soit responsable de la non-réexpédition par la voie la plus rapide possible. — Cour suprême de Christiania, IV, p. 415.

241. SUÈDE. — *Affrètement. Mandataire de l'armateur. Clause d'exonération des surestaries. Armateur engagé.*— Le représentant de l'armateur, qui a inséré, dans un contrat d'affrètement pour le compte de ce dernier, une clause d'exception, telle que l'exonération pour le chargeur de toute responsabitité à raison de surestaries, a engagé valablement son mandant, qui, en lui donnant le pouvoir de fréter le navire, est censé le lui avoir donné sans restrictions, par cela seul qu'il ne lui a pas positivement interdit les dispositions dont il prétend méconnaître la validité. — Schlyter c. Johnsson. — Stockolm, 24 février 1892, IX, p. 787.

SECTION 2

Des Rapports avec les passagers.

242. FRANCE. — *Accident. Escalier. Rampes. Eclairage suffisant.*— L'escalier des navires doit être muni de rampes et convenablement éclairé; si ces deux conditions sont réunies, la compagnie de navigation n'encourt aucune responsabilité pour les accidents qui peuvent arriver aux passagers à la montée ou à la descente de cet escalier. — Dlle Fischer c. Cie Transatlantique et Leclerc. — Hâvre, 5 décembre 1889, V, p. 628.

243. *Aliénation mentale. Abandon par le capitaine.* — Lorsqu'un voyageur n'a donné, pendant la traversée, que des signes d'aliénation mentale momentanés, le capitaine n'a pu le laisser en route et le mettre à terre sans engager la responsabilité de l'armateur, l'état de ce voyageur ne justifiant pas une aussi grave mesure. — Messageries Maritimes c. Bastoul.— Cassation, 8 juillet 1886, II, p. 137.

244. *Bagages. Perte. Responsabilité. Clause limitative. Validité.* — La clause, imprimée sur le billet de passage, aux termes de laquelle il ne peut être alloué à un voyageur, en cas de perte de ses bagages, une somme supérieure à 250 francs en espèces, est valable : elle doit être considérée comme un forfait intervenu entre le passager et la compagnie de navigation. — Cie Générale Transatlantique c. Chaigne. — Cassation, 2 avril 1890, VI, p. 5.

245. *Billet de passage. Clause d'exonération. Validité.* — Est licite et obligatoire la clause du billet de passage qui exonère la compagnie de transports de la perte et des avaries ou retards éventuels des bagages, conformément au principe que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites lorsqu'elles n'ont rien de contraire à l'ordre public. Or, l'article 7 de la loi du 12 août 1879, qui rend l'armateur responsable des fautes du capitaine, ne lui interdit pas de se libérer de toute responsabilité pour les objets qui ne lui ont pas été déclarés, et, de plus, sa responsabilité n'est qu'une responsabilité civile dont il peut même éviter les conséquences par l'abandon du navire et du fret. Il faut donc admettre qu'il peut s'affranchir de tout recours par une convention librement consentie avec les chargeurs, qui conservent la garantie personnelle du capitaine et peuvent, d'ailleurs, se prémunir par une assurance contre le préjudice possible. — Haniez c. Cie Transatlantique. — Seine, 9 décembre 1893, IX, p. 738. — Cie Transatlantique c. Lévy. — Cassation, 22 janvier 1884, I, p. 342.

246. *Billet de passage. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Faute personnelle. Responsabilité.* — La clause du billet de passage qui exonère l'armateur des fautes du capitaine ne l'affranchit pas des suites

de sa faute personnelle. — Cie Générale Transatlantique c. Pinaud. — Cassation, 26 janvier 1894, IX, p. 706.

247. *Navigation maritime. Impôt du dixième. Domaine public. Rade.* — L'impôt du dixième du prix des places, auquel sont soumis toutes les voitures de terre ou d'eau, faisant un service régulier d'une ville à une autre, pour le transport des voyageurs, ne doit atteindre que les entreprises qui ont pour objet de faire communiquer entre eux, par eau, les divers points des fleuves, rivières ou canaux, et ne peut être étendu aux communications entre deux ports de mer qui se font à l'aide d'une navigation par mer. Peu importe que le trajet entre les deux ports s'effectue dans une rade complètement distincte de la haute mer, c'est-à-dire dans les limites du domaine public, dès lors que la navigation s'effectue exclusivement par mer. — Contributions indirectes c. Société de Batelage de Toulon. — Cassation, 29 mars 1890, VI, p. 641.

248. *Transport du personnel et du matériel de l'Etat. Sommes dues. Insaisissabilité.* — La loi du 30 juillet 1793 (article 76), qui déclare insaisissables les paiements, provisions, ustensiles, équipages destinés au service de la poste, est applicable aux sommes dues par le gouvernement pour le transport du personnel et du matériel de l'Etat. — Orsoni c. Compagnie Morelli. — Aix, 26 mai 1887, III, p. 420.

249. ETATS-UNIS. — *Passager blessé. Soins du médecin du bord. Négligence de ce dernier. Responsabilité de l'armateur. Limite.* — Lorsqu'un chirurgien est choisi pour faire le service du bord, les propriétaires du navire sont tenus d'apporter dans ce choix le soin et la prudence nécessaires. Mais, s'ils sont responsables de leur imprudence dans le choix du docteur, ils n'ont pas à répondre des fautes ou de la négligence que peut apporter ce docteur dans les soins qu'il donne aux malades. Notamment, le passager, qui agit contre une compagnie de navigation en réparation des dommages à lui causés par l'imprudence ou la négligence du docteur qui l'a soigné, à propos d'une blessure reçue à bord, doit être débouté de sa demande quand il n'est pas prouvé que la compagnie ait commis une faute dans le choix de ce docteur et quand les rapports des experts sur le traitement appliqué au blessé sont du reste contradictoires. — Laubheim c. Netherland Steamship Cie. — New-York, 18 octobre 1887, III, p. 624.

250. TUNISIE.—*Bagages non enregistrés. Vol. Dépôt nécessaire. Responsabilité.* — Le dépôt dans un paquebot, par un passager, des bagages, objets et valeurs l'accompagnant doit être considéré comme nécessaire, et, dès lors, la compagnie de navigation est, par assimilation à l'hôtelier ou aubergiste, responsable, aux termes des articles 1952 et 1953 C. civ., du vol de ces bagages non enregistrés et des espèces, bijoux et objets précieux, qu'ils lui aient été déposés ou non. — — Mouraud c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 27 février 1890, VI, p. 214.

SECTION 3

Des Rapports avec les fournisseurs.

251. FRANCE. — *Emprunt fait par le capitaine pour les besoins du navire. Responsabilité.* — L'armateur est responsable des traites fournies sur lui par le capitaine pour les besoins du navire, même en l'absence des formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce. — Ayulo et Cie c. Vve Touchard-Lallemand. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 542.

252. *Fournitures faites à bord. Capitaine. Signature de traites pour compte de l'affréteur.* — Si un capitaine signe pour le compte du locataire momentané de son navire des traites représentant l'importance d'une fourniture de charbon faite à bord, il engage ses armateurs, qui, à défaut de paiement par le locataire, sont responsables à l'égard du tireur. — Cie Vicoigne et Nœux c. cap. Stewart.— Dunkerque, 20 mai 1891, VII, p. 24.

253. ANGLETERRE. — *Affrètement au mois. Charbon à fournir par l'affréteur. Prix. Absence d'obligation.* — L'armateur qui a frété son navire au mois, avec cette condition que l'affréteur fournira seul le combustible, n'est pas tenu de payer les livraisons de charbon faites au capitaine en cours de route. — Cap. Morgan c. La Castlegate St. Sh. Cie. —

Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 703.

254. *Charbon. Fourniture à la charge de l'affréteur. Commande faite par le capitaine. Faillite de l'affréteur.* — Le capitaine, en cas de faillite de l'affréteur, reste responsable envers le marchand de charbon, des quantités qu'il a prises, et pour lesquelles il a remis des traites sur son affréteur. Le capitaine, en pareil cas, n'a, pour se faire rembourser, aucun droit sur le navire ni sur le fret. — Cap. Morgan c. La Castlegate St Sh. Cie. — Ibid.

255. Italie. — *Lettre de change. Provisions de bord. Acceptation par le capitaine. Responsabilité de l'armateur. Condition.* — Pour que l'acceptation d'une lettre de change par le capitaine pour provisions de bord oblige l'armateur à son paiement, il n'est pas nécessaire que la signature du capitaine exprime sa qualité, mais il suffit que de la teneur du titre il résulte qu'il ne s'agit pas d'une dette à lui personnelle. — Fagari c. Granet et Brown. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 636.

256. *Lettre de change. Provisions de bord. Acceptation par le capitaine. Inutilité de l'emprunt. Preuve impossible.* — L'armateur ne peut, pour s'exonérer de l'obligation de payer une lettre de change acceptée par le capitaine pour provisions de bord, être admis à démontrer que les fonds que le capitaine avait étaient suffisants pour les besoins du navire. — Fagari c. Granet et Brown. — Ibid.

257. *Victuailles. Achat en France. Loi française. Forme.* — L'art. 234 du Code de commerce français n'obligeant pas le capitaine à recourir à une autorisation spéciale pour acheter les provisions du navire, l'armateur, quand des provisions ont été ainsi achetées en France, est tenu des obligations prises à cet égard par le capitaine. — Patrone c. cap Murzi et Blanchet. — Gênes, 23 décembre 1886, II, p. 739.

258. Suède. — *Faillite. Fournitures au navire. Paiement par lettre de change. Absence de privilège.* — Le créancier, qui a reçu, en paiement des fournitures faites au navire, des traites de l'armateur-gérant, perd tout privilège sur le navire et sur le fret. En conséquence, si les traites sont impayées à leur échéance, il n'a d'autre droit que de se faire admettre au passif de la faillite de l'armateur-gérant. — Sundstrom c. Sand. — Cour suprême de Suède, 1er août 1889, V, p. 423.

Section 4

Des Rapports avec le constructeur ou le vendeur du navire.

259. France. — *Navire. Commande à forfait. Plans fournis. Louage d'industrie. Faillite du constructeur.* — La construction à forfait sur des plans fournis par l'armateur avec l'obligation expresse de s'y conformer, de telle façon que les vices de construction ne pourraient faire l'objet d'un refus des travaux, du moment que le constructeur se serait strictement conformé à ces plans, conssitue, non une vente à livrer, mais un louage d'industrie. En conséquence, ce navire, quoique inachevé, est la propriété de l'armateur avant même sa livraison, et la liquidation judiciaire du constructeur, survenue antérieurement à cette époque, ne saurait avoir pour effet de le faire tomber dans l'actif à partager par la masse des créanciers. L'armateur reste, de plus, créancier chirographaire de la liquidation du constructeur en ce qui concerne l'inaccomplissement par ce dernier des conditions du contrat. — Du Soulier c. Oriolle et liquidateur. — Nantes, 13 janvier 1894, IX, p. 742.

260. *Navire. Construction dans des conditions déterminées. Inexécution. Choix entre la résiliation et la diminution du prix.* — Le contrat, par lequel un constructeur de navires s'engage à construire un navire pour un armateur dans des conditions déterminées, notamment de vitesse, est bien une vente régie par les dispositions de l'art. 1644 du Code civil et non une simple obligation de faire. Néanmoins, l'art. 1639 du Code civil se référant formellement aux principes généraux en matière d'obligation, il faut tenir compte avant tout de l'intention des parties contractantes nettement exprimée dans leurs conventions. En conséquence, si le constructeur n'a pas réalisé une des conditions

essentielles, celle de vitesse par exemple, l'acheteur n'aura pas seulement le droit d'opter entre la résiliation du marché ou une diminution du prix ; mais celui d'exiger le travail nécessaire pour obtenir la qualité convenue, ou de se faire au besoin autoriser à l'exécuter.— Depeaux c. Palmer's. — Rouen, 20 février 1890, IV, p. 10.

261. *Navire. Construction. Vitesse garantie. Essai. Livraison définitive.* — Quand il est stipulé que la livraison réelle n'aura lieu qu'après l'essai d'une vitesse moyenne garantie, qui doit être calculée pendant les six premiers voyages que fera le navire, l'armateur ne peut être considéré comme ayant pris livraison définitive, s'il est établi que la vitesse prévue n'a pas été réalisée pendant ces six voyages.—Depeaux c. Palmer's.—Rouen, 20 février 1890, VI, p. 10.

262. *Navire. Propriété. Acte civil. Nécessité à l'égard des tiers. Preuve entre les parties. Correspondance.* — A l'égard des tiers, la vente et, par suite, la propriété de tout ou partie d'un navire ne peuvent être prouvées que par un acte authentique ou sous signatures privées, et par un acte de francisation dressé en résultance. Mais, entre les parties elles-mêmes, la preuve peut être faite par la correspondance, par les livres de commerce régulièrement tenus, par les bordereaux, états ou règlements de comptes signés des parties. — Royan-Kremer c. Mandelonde. — Caen, 12 mars 1890, VI, p. 407.

263. *Navire. Vente volontaire. Créanciers. Opposition. Délai.* — Le créancier d'un navire peut, en cas de vente volontaire, mettre opposition entre les mains de l'acquéreur, tant que celui-ci ne s'est pas dessaisi du prix de vente ; ici ne s'applique pas le délai de trois jours édicté par l'art. 212 du Code de com., uniquement en vue des adjudications après saisie. — Robert et Fichet c. capᵉ. Huon et Aubert. — Rennes, 19 juin 1884, I, p. 474.

CHAPITRE VII

De la Responsabilité des propriétaires de navires.

SECTION 1

De la Responsabilité légale.

264. FRANCE. — *Abordage. Action en responsabilité. Représentation en justice des intéressés.* — En matière de responsabilités résultant d'abordage, les navires abordeur et abordé sont les principaux obligés et créanciers, et les capitaines et propriétaires doivent être considérés comme la personnification des navires, comme leurs représentants nécessaires devant la justice et comme mandataires légaux des parties intéressées. Par suite de ce mandat légal, on ne peut opposer la maxime : « Nul en France ne plaide par procureur » à l'action intentée par l'armateur du navire abordé au nom des divers intéressés. — Cie de Transports maritimes et d'affrètements c. Messageries Maritimes. — Paris, 18 décembre 1893, X, p. 743.

265. *Capitaine. Fautes. Responsabilité.* — L'armateur est responsable, vis-à-vis des tiers, des actes du capitaine. — Carfantan et Cie c. Adam et Michel. — Rennes, 12 févrfer 1890, VI, p. 247.

266. *Abordage. Défaut de protestation par le capitaine.* — Les délais, fixés par les art. 435 et 436 C. com., pour toutes les réclamations motivées par un abordage, sont applicables aux armateurs et, par suite, aux assureurs subrogés. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

267. *Abordage. Protestation. Délai. Art. 435.* — L'inobservation par le capitaine du navire abordé des prescriptions de l'article 435, § 3, C. com., qui lui imposent le devoir de réclamer, ne peut être opposée au chargeur ; elle constitue une faute dont ni le capitaine ni l'armateur ne sauraient tirer profit. — Mohamed Harzella c. Cie Transatlantique. — Cass., 6 mai 1891, VII, p. 530.

268. *Abordage. Capitaine. Défaut de protestation. Déchéance inopposable aux chargeurs.* — C'est au capitaine du navire abordé qu'incombe l'obligation de faire les protestations et significations prévues aux articles 435 et 436 C. comm., aux fins de

conserver aux chargeurs des marchandises, embarquées à son bord et endommagées ou perdues par suite de l'abordage, leurs actions contre les armateurs du navire abordé. S'il manque à cette obligation, son inaction ne doit pas sembler être le résultat d'une simple négligence ou omission, mais doit être, au contraire, présumée être l'exécution de la volonté de la compagnie armateur, intéressée à laisser s'éteindre les actions auxquelles celle-ci était exposée de la part des chargeurs. Par suite, la déchéance encourue étant le résultat direct ou indirect des agissements ou des fautes de la compagnie armateur, celle-ci ne peut l'opposer à l'action des chargeurs. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 25.

269. *Abordage. Navires appartenant au même armateur. Capitaine abordé. Absence de protestation. Ordre de l'armateur. Présomption de faute. Responsabilité.* — En matière commerciale, la preuve testimoniale étant admissible, le juge peut fonder sa décision sur une présomption de fait. — Spécialement, au cas d'un abordage entre deux navires appartenant au même armateur, l'absence de protestation dans les délais légaux, de la part du capitaine du navire abordé, peut être présumée provenir d'un ordre de l'armateur et constituer une faute à lui personnelle et dont il répond. — Cie Gén. Transatlantique c. David Haddah. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 258.

270. *Abordage. Navires appartenant au même armateur. Art. 435. Inapplication. Action des chargeurs. Recevabilité.* — Si la compagnie armateur du navire abordé l'est en même temps du navire abordeur, elle est irrecevable à proposer la fin de non-recevoir des art. 435 et 436 à l'action des chargeurs, intentée contre elle du chef de ce dernier navire. Les fins de non-recevoir des susdits articles sont sans doute d'ordre public ; par suite, elles sont relatives, en ce sens qu'il est permis aux parties d'y renoncer. Cette renonciation doit s'induire du fait que la compagnie armateur a proposé, à l'origine, diverses exceptions et fait abandon du navire abordé, sans exciper de la déchéance prévue auxdits articles. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

271. *Abordage. Faute commune. Contribution différente. Responsabilité solidaire.* — En vertu des principes sur les engagements qui se forment sans convention, la réparation d'un fait dommageable, survenu par la faute de deux ou plusieurs personnes, doit être ordonnée pour le tout chacune au profit de la partie lésée, lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire. Tel est le cas où un abordage entre deux navires est arrivé par la faute de l'un et de l'autre capitaine de ces navires ; les deux capitaines sont alors, à bon droit, condamnés solidairement à la réparation du dommage envers les chargeurs. La solidarité prononcée en ce cas, au profit des chargeurs contre les deux capitaines, se trouve justifiée, alors même que les juges, appréciant la gravité respective des fautes de ceux-ci, ont réparti inégalement entre eux la contribution à la réparation due, cette répartition n'affectant que les rapports des deux codébiteurs entre eux, mais ne changeant pas la nature de leur obligation, et n'en modifiant pas la quotité au regard des parties lésées par l'abordage. — Geest c. Powley, Thomas et Cie. — Cassation, 1er juillet 1892, VIII, p. 6.

272. *Abordage. Pilote à bord. Responsabilité.* — La présence d'un pilote à bord n'exonère pas le capitaine et les armateurs de la responsabilité qui leur imcombe en cas d'abordage, alors surtout que le capitaine s'est associé à la manœuvre dangereuse commandée par le pilote. — Société des Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie et Chegaray. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285. — Carfantan c. Adam et Michel. — Rennes, 12 février 1890, VI, p. 247.

273. *Arrimage. Capitaine. Faute. Responsabilité.* — Le bon arrimage du navire est une des principales attributions du capitaine ; toute faute commise dans cette opération engage sa responsabilité et, par voie de conséquence, celle de l'armateur. — Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 192.

274. *Capitaine. Direction de l'affréteur. Vice d'arrimage. Responsabilité.* — L'armateur est responsable

des fautes commises par le capitaine et notamment d'un vice d'arrimage, bien que ledit capitaine soit placé sous les ordres et la direction de l'affréteur. Cette circonstance n'empêche pas, en effet, que le capitaine soit tenu de la direction nautique et, par suite, de la bonne navigation du navire. — Fraissinet c. Mante et Borelli. — Marseille, 26 juillet 1886; Aix, 2 mars 1887, II, p. 182-664.

275. *Clause « le capitaine sera sous les ordres de l'affréteur ». Interprétation*. — L'armateur est responsable des faits du capitaine, à moins qu'il ne soit expressément dérogé à ce principe par une clause formelle de la charte-partie. Une telle dérogation ne résulte pas, relativement à l'arrimage, de la clause suivante de la charte-partie : « Le capitaine, quoique nommé par l'armateur, sera sous les ordres et la direction de l'affréteur en ce qui concerne l'emploi du navire, l'agence et autres arrangements. L'affréteur prend sur lui toute responsabilité qui surgirait des actes du capitaine signant les connaissements ou toute autre pièce d'après les instructions de l'affréteur». — Fraissinet et Cie c. Mante frères et Borelli. — Cassation, 11 décembre 1888, IV, p. 516.

276. *Capitaine. Engagements. Propriétaire inscrit. Acte de nationalité*. — D'après la loi anglaise, aussi bien que d'après la loi française, le propriétaire inscrit à l'acte de nationalité du navire est responsable des engagements contractés par le capitaine, en sa qualité envers les tiers, et, notamment, des traites tirées par lui pour les besoins ou les débours de son navire. Les tiers porteurs d'engagements ainsi contractés par le capitaine ont donc action sur le navire, qu'ils peuvent faire saisir. Il en est ainsi encore, bien que le navire soit exploité par des acheteurs ou une compagnie de navigation qui n'en ont pas payé le prix, que les constructeurs soient restés inscrits à l'acte de nationalité, et que les engagements du capitaine n'aient eu pour objet que l'armement ou l'expédition du navire. — Busch et Cie c. Stephen. — Stephen c. Napp et Cie. — Hâvre, 8 février 1886, II, p. 24.

277. *Capitaine. Engagement. Responsabilité. Limite. Tabacs. Contrebande. Convention avec le chargeur*. — Si, aux termes de l'art. 216 du Code de commerce, le propriétaire du navire est responsable des faits du capitaine, ce n'est qu'à raison des faits et conventions relatifs au navire et à l'expédition. Une convention faite entre un chargeur et un capitaine, dans le but de transporter des tabacs en contrebande, ne peut être regardée comme une convention relative au navire et à l'expédition dans le sens de cet article. — En pareil cas, le propriétaire n'est pas responsable des suites de cette contrebande, alors surtout qu'il est établi en fait que le chargeur a traité avec le capitaine seul et non avec l'armateur. — Cap. Martin c. Choribit. — Pau, 2 juillet 1886, II, p. 402.

278. *Capitaine. Engagement. Traites tirées en route sur les agents de l'armateur. Fournitures de charbon*. — L'armateur est civilement responsable des faits de ses capitaines et tenu des engagements pris par eux, en cours de navigation, pour les besoins de ses navires. Spécialement, lorsque des fournitures de charbon ont été faites en cours de voyage à des navires et que les capitaines ont remis en paiement des traites tirées sur les agents de l'armateur, celui-ci est responsable du paiement de ces traites. Il ne saurait exciper, à l'encontre des tiers qui ont fait confiance à ses navires, des accords particuliers qui pourraient exister entre ses agents et lui. — Grand Canary, Coaling Cie c. le marquis de Campo. — Marseille, 29 juillet 1887, III, p. 316.

279. *Incendie à bord. Cause indéterminable. Cas fortuit. Exonération*. — Dans l'impossibilité matérielle de déterminer, faute de documents, la cause d'un incendie survenu à bord, il convient de l'attribuer à un cas fortuit exonérant le navire de toute responsabilité. — Cap. Curths c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

280. *Jugement contre le capitaine. Mandat révoqué. Inefficacité à l'égard de l'armateur*. — Le capitaine, mandataire des armateurs, ne représente ces derniers que tant que son mandat existe. En conséquence, la procédure suivie et le jugement pris contre l'ancien capitaine d'un navire, depuis qu'il a cessé ses fonctions, ne

peuvent être opposés ni au capitaine actuel ni aux armateurs, et ne peuvent créer un titre utile pour arriver à la saisie du navire, alors surtout que les prétendus créanciers du navire savaient, lors de l'assignation, que le capitaine avait cessé ses fonctions. — L. Prévost et Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1892, IX, p. 165.

281. *Médecin du bord. Faute. — Responsabilité.* — L'armateur ne répond pas de la science et des soins de l'homme de l'art qu'il emploie. — Dlle Fischer c. Cie Transatlantique. —Hâvre, 5 décembre 1889, V, p. 628.

282. *Navigation fluviale. Pilote. Faute. Responsabilité.* — Lorsque des bateaux naviguent sur la Saône, sous la direction d'un pilote commissionné, leur propriétaire ne saurait être déclaré responsable d'une faute commise par ce pilote, alors qu'il était obligé de lui confier la direction de ses bateaux, soit par sa situation d'assuré, soit par les usages de la navigation. — Riot c. Compagnie d'assurances générales Maritimes. — Lyon, 7 juillet 1886, II, p. 538.

283. *Navigation fluviale. Pilote à bord. Contravention.* — En admettant que, dans la navigation fluviale, après l'embarquement d'un pilote, le propriétaire des bateaux n'en ait plus la direction, il n'en reste pas moins responsable, au point de vue des stipulations de la police, des contraventions aux règlements, quand il a pu empêcher la contravention avant la la mise en mouvement de ses bateaux. — Assureurs c. Riot. — Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

284. *Navire. Location à une compagnie de navigation. Accident. Faute du capitaine. Armateur responsable.* —Lorsqu'un armateur a loué son navire à une compagnie de navigation, avec son équipage et sous la direction de son capitaine, les conséquences des fautes de ce dernier, et spécialement les accidents dont elles sont la cause, sont à la charge du propriétaire du navire, qui, en le louant dans ces conditions, n'a pas cessé d'avoir le capitaine pour préposé. — Flornoy c. Cie de Navigation de la Basse-Loire. — Cassation, 28 février 1894, X, p. 5.

285. *Restaurateur à forfait. Fournitures. Irresponsabilité.* —L'armateur n'est pas responsable des fournitures faites par un tiers au restaurateur à forfait à bord d'un de ses bateaux, alors surtout que cette situation de forfaiterie était connue de ce tiers. Le fournisseur serait, dans tous les cas, en faute de n'avoir pas exigé la remise d'un bulletin de commande pour chaque livraison. — Leborgne c. Cie Générale Transatlantique. — Hâvre, 22 mars 1892, VII, p. 553.

286. *Sortie d'un port. Danger. Absence de pilote. Perte de colis. Présence d'un représentant de l'armateur.* — Doit être considérée comme personnellement responsable de la perte par mauvais temps des colis à elle confiés, la compagnie de transports, dont le représentant dans un port a laissé sortir un de ces navires sans l'assistance d'un pilote, alors que l'état de la mer était tel que cette précaution seule eût pu peut-être conjurer les dangers de la sortie. — Cie Générale Transatlantique c. Pinaud. — Cassation, 30 janvier 1894, IX, p. 766.

287. *Représentant. Sortie du port. Danger. Droit de l'interdire au capitaine.* — Le représentant de la compagnie peut interdire au capitaine de sortir du port, et il le doit même, car, en ne le faisant pas, il engage la responsabilité de la compagnie. — Palmade c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 21 juin 1893, IX, p. 498.

288. *Vide pour plein. Constatation par le capitaine au départ. Armateur engagé. Expertise à l'arrivée. Inefficacité.* — Le capitaine, qui a pris l'obligation de faire constater le vide au départ, engage l'armateur en reconnaissant ce vide contradictoirement avec les agents des chargeurs, et ne peut revenir sur cette expertise au port d'arrivée. — Bertolotto c. C. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

289. ANGLETERRE. — *Affrètement à temps. Choix du capitaine par l'affréteur. Innavigabilité du navire.* — Quand un armateur a loué son navire pendant une durée déterminée à un affréteur qui en a la libre disposition et choisit lui-même le capitaine, cet affréteur est seul responsable envers les chargeurs des conséquences de l'innavigabilité de ce navire. — Baumwool Manufactur von Carl Scheibler c. Gilchrist Cie et Furness.

— Cour sup. de judicature, 13 et 14 novembre 1891, VII, p. 448.

290. *Arrimeur. Responsabilité.* — L'armateur est responsable de l'arrimeur comme des autres personnes employées au service du navire. — Steinmann c. Anger Line. — Cour sup. de judicature, 21 mars 1891, VII, p. 64.

291. *Bons d'avance. Signature du capitaine. Armateur obligé.* — Les bons d'avance sont de véritables valeurs au porteur qui engagent l'armateur par la signature du capitaine. — Cour sup. de judicature, 22 juillet 1892, VIII, p. 391.

292. *Bons d'avance. Exigibilité. Condition. Achèvement du voyage. Défaillance. Faute de l'armateur. Obligation.* — Quand l'exigibilité de bons d'avance est subordonnée à l'arrivée du navire à destination, l'armateur doit les payer, si c'est par son mauvais vouloir que le navire n'a pas achevé son voyage. — Cour sup. de judicature, 22 juillet 1892, VIII, p. 391.

293. BELGIQUE. — *Abordage. Faute du capitaine. Reconnaissance. Responsabilité. Abandon.* — La reconnaissance de la faute ayant donné lieu à un abordage entraîne la proclamation de la responsabilité et l'obligation de réparer le dommage, sans exclure de recourir, pour acquitter cette obligation, aux moyens de libération admis par la loi. — La Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

294. *Abordage. Jugement contre le capitaine. Exécution contre le navire seul. Absence de titre contre l'armateur.* — Le jugement rendu en matière d'abordage contre un capitaine agissant en cette qualité ne forme titre ni contre l'armement ni contre le capitaine personnellement ; il ne peut être exécuté que par le navire. C'est donc à tort que l'on poursuit l'exécution d'un jugement contre le capitaine sur un navire appartenant au même armement, mais qui n'est pas celui commandé par ledit capitaine. — Commercial steamship Company c. Cap. Bergstrom. — Anvers, 16 août 1892, VIII, p. 587.

295. *Capitaine. Chaloupe de pêche. Patron.* — Si le mot capitaine désigne, dans certains articles de la loi, l'officier commandant un navire de guerre, de commerce ou de transport, il comprend aussi dans un grand nombre de dispositions légales les commandants de tous les navires de mer, quelles que soient l'importance de leur équipage et la nature de leurs expéditions, notamment ceux qui, sous le nom de patrons, sont préposés à la conduite des chaloupes de pêche. — Rikx c. Hamman. — Cassation, 6 mai 1887, III, p. 70.

296. ETATS-UNIS. — *Médecin du bord. Fautes. Irresponsabilité.* — L'armateur n'est pas responsable des fautes que peut commettre le médecin du bord en soignant les malades. — O'Brien c. Cie Cunard. — C. sup. de Massachussetts, 3 septembre 1891, VII, p. 456.

297. ITALIE. — *Entrepreneur de chargement. Manœuvre. Dommages aux tiers. Responsabilité.* — Le capitaine et, par son intermédiaire, l'armateur ou propriétaire du navire est responsable des dommages arrivés aux tiers par suite des manœuvres qui s'exécutent à bord de ce navire. Et, il n'est pas affranchi de cette responsabilité par ce fait que l'opération du chargement, durant laquelle est survenu l'accident, a été exécutée par un entrepreneur, puisque le capitaine est toujours dans l'obligation de diriger et de surveiller tout ce qui se passe sur le navire et ce qui concerne sa conduite. — Nord Deutsche Lloyd c. Férello et Vacarezza. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 302.

298. *Capitaine. Emprunt à la grosse. Absence de besoin urgent. Nullité. Défaut de procès-verbal de l'équipage.* — L'emprunt à la grosse n'est pas efficace à l'égard du propriétaire du navire, s'il a été contracté par le capitaine, en cours de voyage, en dehors des cas de besoin urgent. Mais, il ne cesserait pas de l'être par suite du défaut de procès-verbal constatant la nécessité, et signé par les principaux de l'équipage, et avec leur autorisation. — Pacinotti et Ferrigni c. H. Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

299. *Prêt à la grosse. Procès-verbal de l'équipage. Nécessité dans les rapports du capitaine et de l'armateur.* — Le procès-verbal signé des officiers de l'équipage pour certifier la

nécessité de l'emprunt ou prêt à la grosse, dont s'agit aux articles 508 et 509 du Code de commerce, est exigé seulement dans les rapports du capitaine et de l'armateur, et le défaut de procès-verbal ne libère pas ce dernier de la responsabilité envers les tiers, mais seulement enlève au prêt le bénéfice du privilège (art. 675, n° 9, et 677, n° 7, Code de commerce). — Patti c. Aréna et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

300. *Location de navire à un tiers. Engagements. Capitaine. Irresponsabilité.* — L'armateur d'un navire loué à un tiers est irresponsable des engagements contractés par le capitaine placé sous les ordres de ce tiers. — Cour sup. de Christiania, 18 juillet 1887, IV, p. 591.

301. Tunisie. — *Abordage. Protestation. Omission. Responsabilité vis-à-vis des chargeurs.*— Si le mandant ne répond pas d'une faute commise par son préposé, il ne peut en aucune façon en tirer parti. Spécialement, si le capitaine du navire abordé a omis de protester, cette omission ne peut pas entraîner pour les chargeurs la perte de tout recours contre l'armateur. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique.— Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

Section 2

De la limitation légale de la responsabilité.

302. France. — *Abandon. Absence de délai. Validité.* — La faculté concédée par l'art. 216 C. comm., au propriétaire du navire de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret, peut être exercée tant que le propriétaire n'y a pas renoncé. —Riotteau c. Postel. — Caen, 15 février 1889, V, p. 189. — Cie Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

303. *Abandon. Faculté. Renonciation tacite. Travaux de renflouement. Présomption insuffisante.* — La renonciation à la faculté d'abandon ne se présume pas et ne saurait résulter de la tentative de renflouement qui aurait été préalablement faite par l'armateur, ni des travaux exécutés pour connaître l'état du navire. — Cie Gén. Transatlantique c. Gharmasi. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

304. *Abandon. Faculté. Renonciation. Nouveaux voyages. Affrètements antérieurs.* — La renonciation si elle n'est pas expresse, ne peut résulter que d'actes ou de faits impliquant de la part du propriétaire la volonté arrêtée, en connaissance de cause, de renoncer à l'exercice de la faculté que lui donne l'art. 216. Spécialement, la renonciation du propriétaire ne peut résulter du fait que, depuis l'événement qui est la cause de l'abandon, le propriétaire a employé le navire à de nouveaux voyages, si ces voyages étaient l'exécution d'affrètements antérieurs à l'assignation. — Riotteau c. Postel. — Caen, 15 février 1889, V, p. 189.

305. *Abandon. Faculté. Renonciation. Voyages postérieurs.*— L'armateur n'est pas recevable à faire abandon, lorsqu'après connaissance des faits, il a continué à faire naviguer son bateau, sans avertir le créancier de ses intentions et lui permettre de faire le constat de l'état de ce navire. — Bergmann c. Cie Gén. Transatlantique. — St-Nazaire, 22 mars 1889, V, p. 55.

306. *Abandon. Ordre public. Jugement étranger. Méconnaissance. Exéquatur. Refus.* — Le jugement étranger qui refuse au propriétaire d'un navire la faculté de faire abandon prévue par l'article 216 du Code de commerce, en se basant sur ce qu'il y a eu un engagement personnel de sa part résultant d'un contrat de transport, viole une règle d'ordre public, et ne doit pas être rendu exécutoire. Ce qui est d'ordre public, c'est, non pas l'obligation de faire abandon, mais la faculté d'abandon. — Villa c. Cie Morelli. — Aix, 8 novembre 1887, IV, p. 654.

307. *Accident. Marin blessé. Enfléchure en mauvais état. Armateur responsable. Abandon du navire et du fret.* — L'accident survenu à un marin tombé d'une enfléchure en mauvais état doit être considéré comme dû, partie au risque professionnel, partie au défaut de surveillance du capitaine; et, par suite, celui-ci est passible de dommages-intérêts envers le blessé. En ce cas, l'armement est civilement responsable de la condamnation prononcée contre le capitaine, mais peut,

conformément au droit commun, s'en libérer par l'abandon du navire et du fret. — Guillou c. cap. Roy et syndic Hubeau. — Hâvre, 23 janvier 1894, X, p. 66.

308. *Chaloupe employée sur rade. Abandon impossible.* — L'article 216 du Code de commerce, qui autorise l'armateur à se libérer des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret, n'a été édicté que pour les navires équipés en vue des expéditions lointaines et n'est pas applicable à de simples chaloupes. En conséquence, l'armateur d'une chaloupe, employée sur une rade, déclaré responsable d'un abordage causé par la faute de l'équipage, ne peut s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon de la chaloupe. — Vally c. Bedier. — Réunion, 9 mai 1893, IX, p. 500.

309. *Gabare. Abandon. Naufrage.* L'art. 216 du Code de commerce, relatif à la faculté d'abandon, ne vise que les bâtiments de mer. Par suite, l'entrepreneur de transports par eau, propriétaire de gabares, faisant le service d'allèges en Loire, ne peut, pour se décharger de la responsabilité qu'il pourrait encourir par suite du naufrage d'une gabare, faire l'abandon qu'autorise l'art. 216 du Code de commerce. — Languet et Cie c. Bevan et Cie, Simon et Crevel. — Rennes, 9 juin 1890, VII, p. 14.

310. *Droits de pilotage. Paiement. Abandon du navire.* — Lorsqu'un pilotage a été effectué, qu'aucune faute n'est relevée contre le pilote, et qu'aucune plainte n'est déposée contre lui, les droits de pilotage sont dus solidairement par le capitaine et l'armateur, même en cas de perte totale du navire par naufrage. L'armement ne peut se libérer du paiement de ces droits par l'abandon du navire et du fret, fait conformément à l'art. 216 C. comm. — Barudé c. Cie Transatlantique. — St-Nazaire, 10 novembre 1891, VII, p. 300.

311. *Faute personnelle. Abandon irrecevable.* — Le contrat d'affrètement ne limite pas la responsabilité de l'armateur à la valeur du fret ; l'abandon de l'art. 216 s'applique aux seules fautes du capitaine et ne peut s'étendre aux fautes et engagements qui sont personnels à l'armateur. — Rousseau c. Dupuy-Robial. — Rouen, 1er juillet 1889, V, p. 215. — Cassation, 17 mai 1892, VIII, p. 5.

312. *Fourniture de victuailles. Contrats passés avec les agents de l'armateur. Participation existant entre ce dernier et ses agents. Obligation personnelle. Abandon du navire et du fret.* — Un armateur ne peut se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des fournitures de victuailles faites à ses navires, quand il se trouve personnellement obligé envers les fournisseurs. Notamment, la faculté d'abandon ne peut être opposée à des fournisseurs qui ont traité avec les agents de l'armateur, lorsqu'il est établi qu'il existait entre ces agents et l'armateur lui-même une participation pour l'exploitation de la ligne desservie par les navires auxquels les fournitures ont été faites. En pareil cas, la responsabilité personnelle de l'armateur se trouve, en effet, engagée vis-à-vis des tiers, à raison des actes faits pas ses agents pour l'exploitation précitée, et les actes qu'ils ont passés pour les fournitures de victuailles se rapportent précisément à cette exploitation. — R. Ferri et Cie c. Lavergne et Cie et le marquis de Campo. — Marseille, 29 juillet 1887, III, p. 316.

313. *Navire. Réparations en cours de route. Obligation limitée à la fortune de mer.* — Les obligations de l'armateur, tenu, au cours du voyage, de réparer le navire endommagé, sont limitées aux ressources de sa fortune flottante, par suite de la faculté d'abandon que la loi lui accorde. — Cie d'assurances maritimes de Nantes c. Grenet. — Cassation, 16 décembre 1889, V, p. 472.

314. *Transport du matériel de l'État. Perte. Art. 216 inapplicable. Abandon impossible.* — Lorsqu'une compagnie de transports maritimes a passé avec l'Etat un contrat pour le transport d'approvisionnements et d'effets militaires, et s'est reconnue, aux termes du cahier des charges, responsable du matériel qu'elle transporte, depuis la réception par elle de son chargement jusqu'à la livraison, elle ne peut, pour s'affranchir de cette responsabilité en cas de naufrage, se prévaloir de l'abandon du navire et du fret dans les conditions prévues par l'art. 216 c. com. — L'Etat c. Cie Gén Transatlantique. — Cons. d'E-

Etat, 10 novembre 1887, III, p. 535.

315. *Vente du navire. Paiement partiel du prix. Abandon du navire et du fret impossible.* — L'armateur, propriétaire du navire, ne peut en faire l'abandon quand il l'a vendu volontairement à un tiers et qu'il a touché une partie du prix de cette vente. Il est donc responsable des obligations contractées par le capitaine, mais sa responsabilité est limitée à la somme qu'il a reçue de l'acheteur du navire. — Baujeu c. Gourdon-Launay. — Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296.

316. *Abordage en pleine mer. Fautes du capitaine. Responsabilité. Abandon. Droit civil. Armateur étranger.* — La faculté accordée par l'art. 216 C. com. au propriétaire d'un navire, de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine, en faisant abandon du navire et du fret, doit être comprise dans la classe des droits strictement civils, dont le bénéfice est réservé aux Français seuls, hors les cas spéciaux où les traités les concèdent expressément par voie de réciprocité à des étrangers. — Hendrick, Wilson sons et Cie. c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

317. *Abordage en pleine mer. Fautes du capitaine. Loi anglaise. Abandon impossible. Responsabilité limitée.* — En conséquence, en cas d'abordage en pleine mer, entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut en invoquant l'art. 216 C. com., prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret ; il peut seulement invoquer le bénéfice de la loi anglaise, qui lui permet de se procurer sa libération à forfait, moyennant le paiement de £. 8 par tonneau de jauge de son navire. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

318. *Abordage en pleine mer. Navire anglais. Abandon.* — En cas d'abordage en pleine mer entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret, la loi anglaise ne contenant, à cet égard, aucune disposition analogue à celle de l'art 216 C. com. français. — Hendrick et Wilson sons c. Guignon et Tandonnet frères. — Cass., 4 novembre 1891, VII, p. 242.

319. *Abordage. Eaux françaises. Armateur anglais. Loi française. Application. Abandon du navire et du fret.* — Le Conseil de préfecture, saisi d'une poursuite dirigée contre un armateur anglais pour contravention de grande voirie (non relèvement d'une épave en Seine après délai fixé), ne peut appliquer d'autre loi pour apprécier les moyens de défense du poursuivi que la loi française qui a motivé les poursuites. — En conséquence, doit échapper aux poursuites dirigées contre lui pour frais de relèvement l'armateur anglais qui, conformément à la loi française, a fait l'abandon de l'épave de son navire abordeur et du fret à l'Etat, qui a opéré le relèvement. Cet abandon est valable : 1° alors même qu'il serait fait entre les mains du préfet, représentant l'Etat, au lieu de l'être par l'intermédiaire du consul anglais, ainsi que le prescrit la convention des 22 et 27 novembre 1889 ; 2° Et alors qu'il serait fait collectivement à l'Etat et aux armateurs des navires abordés, la loi de 1885 ayant eu pour but de limiter toute réparation du dommage causé en eaux françaises à l'abandon du navire et du fret. En conséquence, on ne peut, dans ces conditions, décider que l'armateur anglais abordeur paiera £. 8 par tonneau de jauge, conformément à la loi anglaise. — Burnett and sons c. Préfet. — Cons. de préf., Seine-Inférieure, 10 février 1893, IX, p. 244

320. *Abordage. Eaux françaises. Quasi-délit du capitaine. Loi française. Mandat. Armateur. Responsabilité. Loi de l'armateur. Armateur anglais. Responsabilité limitée. Loi anglaise. Abandon du navire et du fret. Impossibilité.*—L'abordage survenu dans les eaux maritimes françaises constitue un quasi-délit ; et le capitaine, auteur direct de ce quasi-délit, doit être jugé, en vertu de l'article 3 du Code civil, conformément à la loi française. Mais, l'armateur, qui n'est en cause que comme mandant du capitaine, ne peut être rendu

responsable que dans les limites du mandat qu'il a conféré. Spécialement lorsque l'engagement du capitaine a été fait en Angleterre par un armateur anglais, c'est d'après la loi anglaise que doit être établie la responsabilité de ce dernier. Le Merchant shipping Acte de 1862 limite la responsabilité des armateurs anglais à £.8 par tonneau de jauge. En conséquence, l'armateur anglais responsable d'un abordage survenu dans les eaux françaises est tenu jusqu'à concurrence de £. 8 par tonneau de jauge, et ne peut user de la faculté accordée par l'article 216 du Code de commerce, de se libérer en faisant abandon du navire et du fret — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 67.

321. ANGLETERRE. — *Abordage. Responsabilité. Limitation.* — Le propriétaire du navire abordeur peut limiter sa responsabilité à £. 8 par tonneau de jauge. — Haute-Cour de justice, 13 av il 1892, VII, p. 576.

322. *Responsabilité limitée. Dommages survenus après abordage.* — L'action en limitation (£.8) ne s'étend pas aux dommages survenus après un abordage, et qui n'ont aucun rapport avec cet accident. — Howard c. Mills. — Haute-Cour de justice, 7 décembre 1886, II, p. 724.

323. BELGIQUE. — *Abandon. Exercice. Propriété. Condition non essentielle.* — L'existence du droit de propriété n'est pas une condition essentielle du droit d'abandon, puisque la loi l'autorise même au cas où il y a eu perte totale du navire lors de l'événement qui donne lieu à abandon, et ce, bien que le droit de propriété se trouve anéanti dans le chef de l'armateur. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

324. *Abandon. Exercice. Responsabilité. Necessité.* — On ne saurait imposer au propriétaire de navire l'obligation d'exercer le droit d'abandon, alors que sa responsabilité n'est pas encore établie et qu'il se trouve dans l'impossibilité de connaître quel sera le sort de l'action qui lui est intentée. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893. — VIII, p. 586.

325. *Abordage. Armateur condamné solidairement. Abandon.* — Lors même qu'il y a condamnation solidaire à payer une même somme, encore chacun des débiteurs ne doit-il se conformer à la condamnation que de la manière prévue par la loi, par exemple un failli tenu solidairement avec un autre qui se trouve maître de ses droits. La condamnation solidaire prononcée contre le propriétaire du navire ne lui enlève pas la faculté de faire abandon. — La Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

326. *Abordage. Abordeur. Continuation de l'exploitation. Non-renonciation à l'abandon.* — L'armateur d'un navire abordeur, qui continue l'exploitation de son navire, comme s'il devait en rester propriétaire, n'annonce pas nécessairement l'intention de le conserver, quand même il succomberait dans le procès en responsabilité. La loi ne fixe ni délai fatal ni forme de rigueur pour la notification de l'abandon. Il est naturel de de pas y recourir aussi longtemps que la question de responsabilité n'est point vidée à l'amiable ou judiciairement. — La Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

327. *Abordage. Saisie du navire. Caution à l'abordé. Non-renonciation au droit d'abandon.* — La renonciation tacite au droit d'abandon ne peut s'induire davantage du fait que le propriétaire du navire a donné caution à l'abordé pour prévenir ou pour faire lever la saisie, soit du navire abordeur, soit d'un autre navire lui appartenant. — La Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie, c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

328. *Abordage. Armateur mis en cause. Absence de protestation. Non-renonciation au droit d'abandon.* — Personne n'est censé renoncer à son droit ; à défaut de déclaration formelle, il faut une conduite telle qu'elle ne puisse s'expliquer que par la volonté de renoncer. Si, d'une part, les réserves non seulement vagues et banales, mais claires et formelles, demeurent sans effet, quand elles sont contredites par les agissements du plaideur, de même l'absence de réserves et de protestations ne peut nuire, aussi longtemps qu'il ne se pro-

duit aucun fait qui énerverait des réserves formulées. — La Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. Société John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

329. *Abandon. Objet. Abandon retardé. Rétroactivité au terme du voyage. Exploitation à outrance. Non-renonciation à l'abandon.* — L'abandon doit comprendre le navire et le fret net encaissé pour le voyage au cours duquel l'obligation est née, avec tous les bénéfices réalisés depuis lors par l'exploitation du navire, déduction faite des frais d'entretien et d'exploitation. L'abandon retardé pour n'importe quelle raison doit donc remonter et rétroagir au moment où s'est terminé le voyage au cours duquel est née l'obligation dont on veut se libérer par l'abandon. Si, depuis lors, le propriétaire a détérioré le navire, sa fortune de terre devra suppléer ce qu'il lui a fait perdre de valeur. Il doit réparation de tout dégât qui ne serait point la conséquence d'une exploitation régulière. Le créancier a droit au navire tel qu'il était à la fin du voyage, et à tous les bénéfices qu'il a depuis lors procurés à son propriétaire. De ce qu'un propriétaire d'un navire l'a exploité à outrance, il ne résulte pas une renonciation tacite au droit de l'abandonner éventuellement. Ce serait le contraire qu'il y aurait lieu d'en conclure. — Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cie c. John Cockerill. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 121.

330. BRÉSIL. — *Capitaine. Fautes. Responsabilité limitée. Abandon.* — L'armateur s'exonère de la responsabilité des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret. — Tribunal supr. de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

331. *Abandon. Absence de délai.* — La loi ne prescrit ni formalités ni délais spéciaux pour l'abandon, qui peut se faire en tout temps, et de quelque manière que ce soit. — Tribunal suprême de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

332. ETATS-UNIS. — *Abordage. Responsabilité. Limite.* — En cas de perte d'un navire abordé par un autre navire, sans qu'il y ait faute personnelle de l'armateur, ce dernier a le droit de n'être tenu que jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire et dans le fret, et ce, aux termes de l'acte de 1851. — Place c. Norwich. — C. supr. des Etats-Unis, 10 mai 1886, II, p. 187.

333. *Responsabilité. Action en limitation. Compétence.* D'après les statuts révisés des Etats-Unis, la cour de district des Etats-Unis n'a pas juridiction, comme Amirauté, pour connaître d'une demande en limitation de la responsabilité d'un propriétaire de navire. Les règles de compétence à cet égard sont tracées par les règles 54-57, promulguées le 6 mai 1872. Elles sont publiées sous le titre : Règles supplémentaires de procédure devant l'Amirauté aux termes de l'acte du 3 mars 1851, intitulé : Acte pour limiter la responsabilité des propriétaires de navires. Elles font partie des règles tracées pour les cours des Etats-Unis dans la juridiction maritime et de l'Amirauté, en exécution de l'acte du 23 août 1842, chap. 188. — C. supr. des Etats-Unis, 1er novembre 1886, II, p. 718.

334. ITALIE. — *Obligation personnelle. Abandon impossible.* — L'armateur ne peut se libérer par l'abandon du navire et du fret, quand il s'agit d'une obligation dans laquelle il est engagé personnellement. — Villa c. Panetti et Morelli et Cie. — Cassation. Turin, 23 août 1887, IV, p. 337.

335. TUNISIE. — *Abandon. Absence de délai. Renonciation expresse. Nécessité.* — La faculté d'abandon n'étant soumise par la loi à aucune prescription et à aucune déchéance particulières, peut être exercée en tout état de cause et même après une décision judiciaire devenue définitive, tant que le propriétaire du navire n'a pas laissé accomplir sur ses biens des actes impliquant qu'il est obligé sur sa fortune de terre. La renonciation à la faculté d'abandon ne doit pas être présumée. On ne peut l'induire de ce fait que l'armateur a traité avec des entrepreneurs pour le renflouement du navire ou a fait pratiquer des fouilles dans le navire pour en constater l'état. — Boccara c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1890, V, p. 139.

Section 3
De la limitation conventionnelle de la responsabilité.

336. France. — *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine ou des gens de l'équipage, par dérogation à l'article 216 du Code de commerce, n'a rien de contraire à l'ordre public et doit être considérée comme licite et obligatoire. — Watts Watts c. Breckenridge, Busch et Cie. — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146. — Assureurs de Hambourg c. Cie Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269. — Wheatley c. Frisch. — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422. — Gharmasi c. Cie Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35. — Symons c. Génestal et Delzons. — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659. — La Plata c. Dussaud. — Bordeaux, 7 décembre 1892, VIII, p. 521. — Cie Hâvraise c. Faure. — Cass., 12 juillet 1891, VIII, p. 11.

337. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Connaissement. Clause marginale.* — L'armateur peut valablement stipuler par une clause marginale du connaissement l'exonération de la baraterie de patron. — Magasins Généraux de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

338. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité. Action du réclamateur.* — La clause qui exonère l'armement de toute responsabilité pour la baraterie du patron ou pour les négligences, fautes ou erreurs de jugement du capitaine, est licite. Si des avaries se produisent aux marchandises, par suite de la négligence des hommes préposés par le capitaine au chargement, le réclamant n'a aucune action contre le consignataire, il ne peut agir que contre le capitaine responsable, aux termes de l'art. 222, de la marchandise qu'il a chargée. — Nicole c. Lamotte. — Rouen, 16 mai 1886, II, p. 274.

339. *Clause d'exonération des actes quelconques du capitaine et de l'équipage. Validité. Perte du navire.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur des barateries, fautes ou négligenees quelconques du capitaine et des gens de l'équipage, tient lieu de loi entre les parties, et spécialement décharge la compagnie de transport des conséquences de la perte du navire imputable à la faute du capitaine. — Cie Générale Transatlantique c. Aïdane. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 257.

340. *Clause d'exonération. Validité. Cargaison en partie détournée. Paiement du fret.* — L'armateur qui a stipulé au connaissement qu'il ne répondait pas de la baraterie du capitaine, est couvert par cette clause de toutes les fautes commerciales et nautiques que le capitaine peut commettre. — Il est donc fondé à réclamer la totalité du fret convenu, de même que les surestaries et les frais accessoires, dès que le navire est arrivé à destination, quand même le capitaine serait reparti en emportant une partie de la cargaison qu'il aurait détournée. — Van Cauvenberghe c. Hardy. — Dunkerque, 21 janvier 1889, IV, p. 665. — Albretsen c. Perraud et Cie. Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414.

341. *Clause d'exonération. Chargement dans un port déterminé. Chargement effectif dans un autre port. Clause inapplicable.* — L'armateur peut valablement convenir qu'il ne sera pas responsable des pertes ou dommages occasionnés par la baraterie du capitaine. Mais, cette clause d'exonération, valable en soi, ne peut recevoir son application quand il a été convenu qu'elle ne produira effet qu'en cas de chargement dans un port déterminé et quand, en fait, le navire a embarqué sa cargaison dans un autre port. — Hain et Son c. Société des Magasins Généraux. — Saint-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

342. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Connaissement signé par le capitaine. Validité. Preuve de la faute.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine est valable et peut être invoquée, même lorsque le connaissement qui la contient a été délivré et signé par le capitaine. — Mais pour pouvoir bénéficier de la clause dont s'agit et dégager sa responsabilité, l'armateur est tenu de prouver que le dommage est dû à une faute commise par le capitaine ; c'est à lui qu'incombe la charge de la preuve sur ce point. — Durham company limited c. Merlin Massieu. — Rouen, 19 juillet 1886, II, p. 301. — Cassation,

10 février 1889, IV, p. 629.—Cie Transatlantique c. Assureurs de Hambourg.—Cass., 12 juillet 1893 IX, p. 135.

343. *Fautes du capitaine. Clause d'exonération. Ordre public. Nullité.* — Est nulle, comme contraire à l'ordre public, la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère de toutes les fautes du capitaine. — Roturier c. Compagnie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28. — Siegfried c. Langstaff. — Hâvre, 26 juillet 1889, III, p. 289.

344. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ordre public. Nullité.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine est illicite, et doit, comme contraire à l'ordre public, être réputée non écrite. Elle ne saurait s'interpréter en ce sens que la présomption légale de faute contre le transporteur serait détruite, et qu'il appartiendrait aux chargeurs d'établir la faute. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Faure frères.— Bordeaux, 6 février 1889, IV, p. 645.

345. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ordre public. Nullité.* Sont nulles et de nul effet, comme contraires à l'ordre public, les clauses d'un connaissement qui affranchissent le capitaine de ses fautes personnelles et l'armateur des fautes du capitaine. Il n'y a pas à distinguer entre les fautes nautiques du capitaine et celles qu'il aurait commises comme préposé ou agent commercial de l'armement. — Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 9 février 1889, V, p. 191.

346. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Restriction aux fautes nautiques. Ordre public.* — La clause exonérant le navire de la baraterie de patron n'a d'effet que pour les fautes nautiques du capitaine, l'ordre public ne permettant pas à l'armement de stipuler valablement l'exonération des fautes du capitaine agent commercial. — Cie Hâvraise c. Hay.—Rouen, 31 janvier 1887, III, p. 18.—Siegfried c. Langstaff. — Hâvre, 27 juillet 1889, III, p. 289.— Lemierre c. Nicole.— Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.—D'Alayer c. Pétersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 217.

347. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Extension aux fautes commerciales.* — Est valable et doit produire tous ses effets la clause d'un connaissement portant exonération pour l'armateur des fautes du capitaine ou de l'équipage, sans qu'il y ait à distinguer entre les fautes commises dans la direction nautique et celles commises dans l'exploitation commerciale du navire.— Watts Ward c. Breckenridge, Busch et Cie. — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146. — Busch et Cie c. Watts Ward. — Cass., 31 juillet 1888, IV, p. 129. — Van Covenbergh c. Cap. Hardy. — Dunkerque, 20 janvier 1889, IV, p. 665. —Fraissinet c. Amanieux et Nacilli.— Cass., 20 juillet 1891, VII, p. 115.—Nicole c. Brown et Corblet. — Hâvre, 20 janvier 1892, VII, p. 421. —Messageries maritimes c. Dussaud. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

348. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Rectriction aux fautes d'arrimage et de navigation. Obligation de livrer la marchandise.* — La clause de non-garantie du poids, des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine, étant restrictive du droit commun, doit être prise dans son sens le plus étroit. En conséquence, elle n'exonère l'armateur des faits du capitaine qu'en tant qu'ils s'appliquent à l'arrimage et à la navigation, et ne saurait le dispenser de livrer tout ce qui a été pris en charge. — Société Maritime Algérienne c. Grandin frères et Dufailly et Nay.— Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

349. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité. Vice d'arrimage.* — Est licite la clause du connaissement exonérant l'armateur de la baraterie de patron et des fautes et erreurs de jugement de celui-ci. En conséquence, elle a pour effet d'exonérer l'armateur et le navire de toute responsabilité pour manquants ou avaries par vice d'arrimage, alors qu'aucune faute personnelle n'est prouvée contre l'armateur. — Cie des Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

350. *Clause d'exonération. Abus. Faute personnelle. Tribunaux. Application.* — Les tribunaux sont toujours en droit de réprimer les abus que les Cies de navigation pourraient commettre à la faveur de cette clause rigoureuse, lorsque, en fait, il est dé-

montré qu'elles ont commis une faute ou même une négligence (art. 1382 et suiv. du C. c.). — Delhomme et Cie c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 23 juillet 1888, IV, p. 432.

351. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Responsabilité.* — La clause de la charte-partie qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage ne l'affranchit pas des conséquences de ses fautes personnelles. — Woods et Murray c. Verminck. — Cassation, 17 mai 1893, VIII, p. 6:5. — Société Maritime Algérienne c. Guandin frères et Dufailly et Nay. — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207. — Société commerciale d'affrètement c. cap. Hunter. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 248.

352. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Aménagement du navire.* — La clause exonérant les armateurs des fautes du capitaine laisse subsister la responsabilité des premiers, lorsque le dommage résulte de leur propre fait, et notamment de l'aménagement du navire. — Cap. Jones, Mark Withwill et sons et J. M. Currie c. Lamotte et Cie et Joints. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41. — Durham Cie c. Merlin et Massieu. — Cass. 18 février 1889, IV, p. 629.

353. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Arrimage défectueux.* — Une compagnie de transports maritimes ne peut, par une clause spéciale de ses connaissements, s'affranchir de la responsabilité de ses fautes personnelles. En conséquence, et bien qu'aux termes de la loi, le capitaine soit, en principe, responsable des dommages causés aux marchandises en cours de route, par suite d'un arrimage défectueux, cette responsabilité peut être imputée à la compagnie propriétaire du navire, lorsque le juge du fait constate, par une déclaration souveraine, que la compagnie avait laissé embarquer, sans prendre de précautions spéciales, un produit dangereux et dont elle-même défendait l'embarquement aux passagers. — Cie Hâvraise c. Hay. — Rouen, 31 janvier 1887, III, p 18. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 180. — Cie Gén. Transatlantique c. Vacongne et Autier. — Cassation, 12 février 1890, V, p. 610. — Cie Hâvre-Paris-Lyon c. Génestal et Delzons. — Rouen, 15 juin 1894, X, p. 216.

354. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Arrimage. Marchandises inflammables.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, ne le dégage pas des conséquences de sa faute personnelle. Spécialement, la compagnie de transports qui a fait charger des marchandises inflammables sans les signaler en temps utile au capitaine, répond des conséquences de leur arrimage dans la soute aux poudres, que le capitaine a opéré par ignorance de leur contenu, et cela, quoique la compagnie fût exonérée par les connaissements de tous vices d'arrimage. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpff. — Cassation, 12 juillet 1892, IV, p. 132.

355. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Insuffisance de charbon à bord.* — L'armateur répond envers l'affréteur de la perte des marchandises sacrifiées par l'imprévoyance du capitaine, sans pouvoir exciper de la clause d'exonération des fautes du capitaine, insérée dans la charte-partie et dans les connaissements, l'armateur n'étant couvert par cette clause qu'à la condition d'avoir livré un navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire suffisamment approvisionné de combustible. A défaut de cette condition, l'armateur est responsable conformément au droit commun, même de l'insuffisance des approvisionnements faits par le capitaine en cours de route, la faute alors commise ayant sa cause et son origine dans une faute préexistante, le manque de combustible au départ. — Cyp. Fabre et Cie. James Knott c. Cie d'assurances maritimes « La France Maritime ». — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

356. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Machine. Vice propre.* — L'emploi d'une machine incapable par son mode de construction d'obéir dans un délai normal et dans toutes ses positions, au commandement du capitaine, constitue une faute personnelle à l'armateur, et dont il ne saurait être relevé par la clause d'exonération des barateries du capitaine et de l'équipage. — Cie Gén Transatlantique c. Salettes. — Cassation, 16 janvier 1895, X, p. 561.

357. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Risques exceptionnels.* — Le transporteur ne peut invoquer,

comme fin de non-recevoir, la clause le dégageant de toute responsabilité pour fautes du capitaine, lorsque les fautes ne sont pas établies, mais qu'au contraire il résulte des faits que la négligence du transporteur, qui n'a pas prévenu suffisamment le capitaine des risques exceptionnels de certaines marchandises, a été la cause du sinistre. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

358. *Clause d'exonération. Fait personnel. Ouverture des panneaux. Avis au consignataire.* — Le fait de ne pas appeler les consignataires à l'ouverture des panneaux étant une faute personnelle des agents des armateurs au port d'arrivée, ces derniers ne peuvent invoquer la clause d'irresponsabilité des faits du capitaine, inscrite dans le connaissement pour se soustraire au paiement de l'avarie. — Jo as et Bisset c. J. et P. Hutchison. — Rouen, 17 décembre 1888, IV, p. 539.

359. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Destinataire. Preuve.* — C'est au destinataire qui allègue la faute personnelle de l'armateur qu'incombe la charge de la preuve. — Koninkyke West Indische Maildieust c. Plate. — Rouen, 13 mai 1891, VII, p. 122. — Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

360. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Profit procuré à l'armateur. Responsabilité.* — Si le connaissement délivré par le capitaine porte que « l'armateur n'est nullement garant des fautes et des actes quelconques commis par l'équipage ou le capitaine », pour se soustraire à toute responsabilité en cas d'avarie, l'armateur n'en doit pas moins prouver qu'aucune faute ne lui est imputable. Spécialement, l'armateur doit être déclaré responsable, lorsqu'il n'a pas pris, avant le départ du navire, toutes les précautions nécessaires pour mener à bonne fin le transport des marchandises, et lorsqu'il a bénéficié de l'acte dommageable reproché au capitaine. — Hay c. Cie Hâvraise péninsulaire. — Rouen, 13 août 1886 II, p. 304.

361. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ratification par l'armateur. Responsabilité. Mesures sanitaires. Port évité.* — Un capitaine ne peut, pour se soustraire à des mesures sanitaires, éviter de toucher à un port où il s'est engagé à déposer des marchandises. L'armateur qui a ratifié, sur ce point, les actes du capitaine ou tout au moins qui en a tiré profit, doit être déclaré responsable du préjudice causé au destinataire, malgré la clause qui l'exonère des fautes du capitaine. — British India Steam ship navig. Cie c. Homsy et Messageries Maritimes. — Cassation, 2 juin 1886, II, p. 132.

362. *Clause d'exonération. Validité. Effet. Capitaine. Sortie du port sans pilote.* — La clause d'un connaissement, aux termes de laquelle l'armateur stipule qu'il ne répondra pas des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine ou des gens de l'équipage, a pour effet de décharger l'armateur de toute responsabilité, alors même que le capitaine, en appareillant sans pilote et par une grosse mer, aurait commis une faute qui aurait occasionné la perte du navire. — Cie Gén. Transatlantique c. Salettes. — Montpellier, 6 décembre 1889, VI, p. 256.

363. *Clause de non-garantie. Effet. Charge de la preuve.* — Les clauses de non garantie insérées dans un connaissement, ont pour effet de mettre la preuve de la faute alléguée contre un transporteur maritime à la charge des chargeurs. — Cie Gén. Transatlantique c. Daudet. — Cassation, 29 octobre 1890, VI, p. 241.

364. *Clause d'exonération. Effet. Preuve contraire.* — La clause imprimée d'un connaissement portant que « l'armateur ne répond pas des fautes du capitaine » n'a pas pour effet d'affranchir ledit armateur de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine qu'il emploie ; mais elle déplace le fardeau de la preuve et, contrairement au droit commun, le met à la charge de l'expéditeur ou du destinataire. Par suite, le destinataire qui se plaint d'un déficit doit, s'il est lié par une clause affranchissant l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine, prouver que l'existence de ce déficit est due à la négligence et à la faute de ce dernier. — Curwell frères c. Lumineau et Picherit. — Nantes, 2 juin 1888, IV, p. 551.

365. *Clause d'exonération. Validité. Déficit. Destinataire. Preuve inutile*. — En présence des clauses d'un connaissement portant que le capitaine ne répond pas du poids et que l'armateur n'est pas garant des fautes du capitaine, le destinataire qui se plaint d'un déficit dans la chose transportée, ne peut prétendre que le capitaine avisagé aux débats a vérifié le poids ou que le déficit s'est produit depuis le débarquement de la marchandise, placée dès lors sous la garde et la responsabilité de l'armateur. — Lemer c. Chevillotte frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

366. *Clause d'exonération. Effet. Présomption de faute. Expertise. Eléments suffisants d'appréciation*. — La clause de non-garantie ne saurait avoir pour effet absolu de dégager l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage. En admettant même que cette clause n'ait pour effet que de faire tomber la présomption de faute qui pèse sur le transporteur, le tribunal de commerce ne doit pas ordonner une expertise si les documents fournis aux débats suffisent pour démontrer la faute du transporteur et fournissent les éléments nécessaires pour évaluer le dommage causé — Chargeurs réunis c. Durand frères Worms c. Labadie. — Bordeaux, 12 mars 1889, V, p. 198 et 200.

367. *Clause d'exonération dans le « management » du navire. Interprétation*. — Lorsque le connaissement contient une clause d'exonération des fautes du capitaine dans le « management or navigation of the ship », il faut entendre par le mot « management » tous les maniements et travaux que l'équipage ou le capitaine peuvent avoir à accomplir dans le navire en dehors de la direction nautique, comme l'appropriation des cales, les soins à la marchandise, leur bon arrimage, etc. — Beau et Cie, c. Cap. Partridge. — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160. — Diemer et Poupardin c. cap. Freeman, Cie des Docks et autres. — Marseille, 6 mai 1892, VIII, p. 103.

368. *Clause d'exonération dans le « management » du navire. Interprétation*. — La clause d'une charte-partie, exonérant les armateurs des fautes commises par le capitaine « in the management and navigation of the ship », ne s'applique qu'aux fautes nautiques et non à une faute commise dans l'accomplissement d'un mandat commercial. — Cap. Murray c. Verminck et Assureurs. — Marseille, 10 décembre 1891, VII, p. 321.

369. *Clause d'exonération dans le « management » du navire. Interprétation*. — Le mot anglais « management », inséré dans les clauses d'exonération des chartes-parties, doit être interprété dans le sens d' « administration du navire », par opposition au mot « navigation », qui s'applique à la direction nautique. — John Brothers c. Antonin fils de Roux. — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 408.

370. *Clause d'exonération dans le « management ». Manquant. Irresponsabilité*. — L'armateur est suffisamment couvert de toute responsabilité à raison des manquants par la clause du connaissement qui l'exonère des fautes commises dans le « management » du navire. — Antonin fils de Roux c. Cap. Petersen. — Marseille, 29 juin 1893, IX, p. 217.

371. *Clause d'exonération. Baraterie. Interprétation*. — La baraterie du capitaine doit s'entendre non seulement de ses prévarications, mais encore des fautes, omissions, négligences ou incuries, qui peuvent lui être imputables, soit dans la conduite du navire, soit à l'occasion de la direction commerciale de l'expédition. — Hain et Son c. Société des Magasins généraux. — Saint-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

372. *Clause d'exonération de la « barratry » du capitaine*. — Le mot anglais « barratry », contenu dans un connaissement exonérant les propriétaires de navires, ne s'applique qu'aux actes essentiellement frauduleux du capitaine. Par suite, l'armateur reste responsable des simples fautes et négligences du capitaine. — Dillon et cap. Chesshire c. Cattanéo. — Marseille, 2 décembre 1891, VII, p. 319 ; Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 410.

373. *Clause d'exonération. Barratry. Interprétation stricte. Manquant. Simple négligence. Absence de fraude*. — Le mot « barratry », contenu dans la clause d'un connaissement anglais qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, doit être exclusivement appliqué aux actes

frauduleux et ne saurait être étendu aux actes de pure négligence. En conséquence, si un manquant, imputable à la négligence de l'armateur ou de ses préposés, est constaté sur la marchandise chargée, sans qu'aucun acte frauduleux soit allégué à leur encontre, l'armateur ne saurait exciper de la clause de non-garantie pour décliner la responsabilité qui lui incombe. — Knott c. André Dupaquier. — Hâvre, 14 août 1894, X, p. 427.

374. *Clause d'exonération. Abordage. Navires appartenant au même armateur. Restriction de la clause au navire transporteur.*— Si le dommage provient d'un abordage causé par la faute commune des capitaines des navires abordeur et abordé, la compagnie poursuivie par les chargeurs comme responsable tout à la fois de la faute du navire abordeur et du navire abordé, peut bien exciper de la clause d'exonération du chef de ce dernier navire ; mais elle ne le peut du chef du premier. Le bénéfice de la clause doit être restreint au navire transporteur de la marchandise. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

375. *Clause d'exonération des dommages susceptibles d'assurance. Nature du dommage. Preuve à faire.*— La clause qui affranchit l'armateur des dommages susceptibles d'être assurés l'oblige, lorsqu'il l'invoque, à justifier de la nature du dommage.— D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

376. *Clause de responsabilité subordonnée au chargement. Preuve. Obligation de l'armateur.* — La clause, qui subordonne la responsabilité de l'armateur à la condition que la marchandise ait été en sa possession lors de la perte ou de l'avarie, ne le dispense pas d'établir qu'elle n'a pas été chargée, le dommage pouvant être postérieur au départ. — D'Alayer c. Cap. Petersen. — Ibid.

377. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Exception pour l'ouverture des vannes. Voie d'eau. Ouverture du robinet. Envahissement de la cale.* — Lorsque l'armateur est exonéré par le connaissement des fautes du capitaine, sauf « avaries à la cargaison résultant de l'ouverture des vannes faites mal à propos », on doit considérer comme rentrant dans l'exception prévue par la clause le fait par le capitaine d'avoir ordonné l'ouverture du robinet-vanne pour faire écouler dans le compartiment des machines une voie d'eau qui s'est déclarée dans le coqueron, et d'avoir ainsi, par une erreur de jugement, fait envahir la cale avant et augmenter l'inclinaison du navire de telle façon que les marchandises qui s'y trouvaient ont subi des avaries. — Cap. Inch c. Esbran. — Hâvre, 8 janvier 1893, X, p. 591.

378. *Clause d'exonération des avaries à l'embarquement. Gabarage de Bordeaux à Pauillac. Usage de Bordeaux. Avaries.*— L'usage à Bordeaux, en l'absence de convention particulière entre le chargeur et le capitaine, est que les frais de gabarage de Bordeaux à Pauillac soient supportés intégralement par le navire. L'armateur qui a délivré au chargeur un récépissé de sa marchandise sans faire aucune réserve, mais avec la simple mention qu'il la recevait aux clauses et conditions des connaissements de la compagnie, n'a pas le droit d'insérer sur le connaissement qu'il remet en échange de ce récépissé, des réserves à raison de l'état de la marchandise qu'il a pris l'obligation de transporter. — Ballande c. Cie Nantaise de navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

379. *Clause d'exonération de la casse. Effets*. — La clause de non-garantie pour les avaries provenant de la casse, inscrite dans un connaissement, n'affranchit pas sans doute l'armateur de toute responsabilité à raison des fautes commises par lui ou ses agents, mais elle a pour effet de mettre la preuve desdites fautes à la charge des expéditeurs ou des destinataires. En conséquence, la responsabilité du transporteur n'est pas suffisamment établie lorsque le jugement se borne à dire que les avaries proviennent de la négligence apportée par ce transporteur dans le débarquement des marchandises, sans reconnaître contre lui l'existence d'une faute déterminée. — Cie Gén. Transatlantique c. Charton. — Cass., 1er mars 1887, II, p. 641.

380. *Clause d'exonération de la casse et du coulage. Validité. Absence de faute prouvée.* — Sont valables les clauses de non-responsabilité

d'avaries de casse ou coulage insérées dans les connaissements, et elles doivent profiter à l'armateur, tant qu'une faute déterminée n'est pas prouvée à sa charge. — Pfeiffer c. Chargeurs réunis. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 637.

381. *Clause d'exonération du coulage, corruption, etc.* — Est licite et doit produire tous ses effets la clause d'un connaissement stipulant que l'armateur ne répond ni des dégâts résultant de la corruption, coulage, vidange, sacs tachés, ou du dommage du contact, de l'évaporation ou de l'odeur d'autres marchandises, ni des dégâts provenant des fautes du capitaine, de l'équipage ou de toute autre personne employée à bord. — Koninkyke West Indische Maldiewst. c. Plate. — Hâvre, 13 mai 1891, VII, p. 122.

382. *Clause d'exonération. Coulage. Fûts avariés. Armateur. Absence de réserves. Vice propre.* — Le coulage doit être considéré comme provenant d'un vice propre à la marchandise, lorsqu'on a chargé des fûts à déperdition, mangés des vers ou réparés avec des chevilles. Même en dehors de toutes réserves sur ces différents vices, l'armateur ne répond pas d'un coulage survenu dans ces conditions, lorsqu'il ne peut être attribué d'une façon quelconque à une faute de l'équipage, et alors surtout que le connaissement exonère l'armateur des fautes du capitaine. — Marguerite et Cie c. Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 novembre 1892, VIII, p. 348.

383. *Clause d'exonération. Coulage. Port de transbordement. Fût en vidange. Débarquement. Renvoi au port d'expédition. Vente par la douane.* — L'armateur ne peut invoquer les clauses d'exonération du coulage des fûts de liquide chargés à bord de son navire ou des fautes du capitaine, lorsque, ayant débarqué dans un port de transbordement un fût de liquide, ce fût a été retourné au port d'expédition et, sans avis à l'expéditeur, abandonné à la douane qui l'a fait vendre. En pareil cas, l'armateur est tenu de rembourser la valeur du fût et de restituer le fret afférent, bien qu'un certificat constate que le fût était en vidange et coulait, si l'importance de la vidange n'a pas été déterminée et alors que, par le fait de l'armateur, et en dehors de toute force majeure, le fût ne peut être représenté. — H. Morisse c. Cie Cunard. — Hâvre, 1er août 1893, IX, p. 504.

384. *Clause d'exonération du poids et des vices d'emballage.* — Les clauses d'un connaissement, aux termes duquel l'armateur ne répond ni du poids ni des vices de l'emballage, ont pour effet de décharger l'armateur de toute responsabilité, à moins qu'une faute ne soit constatée et démontrée à son encontre. — Canetti et Cie c. Florio Rubattino. — Marseille, 29 avril 1891, VII, p. 41.

385. *Clause d'exonération des pertes et fuites d'eau, etc. Rupture d'un robinet. Vice propre.* — La clause d'un connaissement exonérant l'armateur des pertes ou avaries causées par les fuites d'eau, écoulements accidentels, suintements, mouillure par l'eau douce ou la mer, ne saurait l'affranchir de toute responsabilité à raison de ses fautes ; elle a seulement pour effet d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur ou du consignataire. La preuve d'une faute est suffisamment faite à cet égard, lorsqu'il résulte d'une expertise que l'invasion de l'eau est provenue de ce qu'un robinet paraissant fermé était, en réalité, resté ouvert par suite de la rupture d'une dent d'engrenage. Ce fait constitue un vice propre caractérisé rendant l'armateur responsable des avaries qui en sont la conséquence. — Dufay, Gigandet et Cie c. Transports Maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

386. *Clause d'exonération pour les avaries dues à la pluie. Simple présomption.* — La clause d'un connaissement, qui exonère l'armateur des avaries occasionnées par la pluie, a simplement pour effet de déplacer la charge de la preuve et d'établir, au profit dudit armateur, une présomption d'irresponsabilité. — Lappas c. Cie British and Foreing et Cie Fraissinet. — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203.

387. *Clause d'exonération. Marques. Perte ou confusion.* — La clause du connaissement stipulant que l'armateur ne répond pas des fautes, négligence et baraterie du capitaine, ne peut exonérer l'armateur du remboursement aux réclamateurs des marchandises non délivrées, et en

échange desquelles le capitaine représente des marchandises sans marques ou portant d'autres marques que celles du connaissement. — Siegfried c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 21 juillet 1887, III, p. 289.

388. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement à l'arrivée. Surveillance par un agent de l'armateur. Fautes.*— Le capitaine est le préposé de l'armateur pour le chargement et le déchargement du navire, et, en faisant, au départ, surveiller l'arrimage par un de ses employés,et en organisant,à l'arrivée,un système de transbordement, l'armateur ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandise au destinataire. En conséquence, les fautes commises dans ces diverses opérations ne sauraient engager la responsabilité de l'armateur qui s'est exonéré dans le connaissement des fautes du capitaine. — Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

389. *Clause d'exonération du vol. Jurisprudence anglaise. Vol par les gens de mer. Inapplication. Preuve du vol.* — La clause d'exonération du vol, d'après la jurisprudence anglaise, ne s'applique qu'au vol commis par des tiers et non à celui commis par les gens de mer, et laisse, d'ailleurs, la preuve du vol à la charge de l'armateur.— D'Alayer c.cap.Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

390. *Clause imprimée d'exonération. Validité. Clause manuscrite maintenant les conditions de la charte-partie. Absence de la mention de la clause d'exonération dans la charte-partie.* — Est valable la clause d'un connaissement qui stipule l'irresponsabilité des armateurs pour négligences ou fautes du capitaine, de l'équipage et autres gens à leur service, commises dans l'exploitation commerciale aussi bien que dans la navigation du navire. Le capitaine ne peut pas se prévaloir de cette clause imprimée sur le connaissement, quand il a lui-même inséré à la main sur le connaissement des réserves expresses, portant maintien de toutes les conditions d'une charte-partie, qui ne contient pas, parmi les exceptions de non-garantie, celle des fautes ou négligences du capitaine et de l'équipage. — Estrangin c. cap. Lee. — Marseille, 3 décembre 1889, V. p. 514.

391. *Clause d'exonération. Renvoi à la charte-partie. Absence de clause de non-garantie dans la charte-partie. Exonération des seuls accidents de navigation. Manquants.* — L'armateur ne peut pas bénéficier d'une clause d'exonération imprimée sur le connaissement, lorsque ce connaissement contient réserve de toutes les conditions d'une charte-partie aux termes de laquelle l'armateur est demeuré responsable des fautes du capitaine, sauf en cas d'accident de navigation. En conséquence, l'armateur répond du déficit reconnu à l'arrivée et dont la cause n'a pu être attribuée à une fortune de mer. — Cap. James c. Charles Simon. — Cassation, 15 novembre 1892, VIII, p. 282.

392. *Connaissement. Absence de renvoi à la charte-partie. Charte-partie. Clause d'exonération inopposable au destinataire.*—Lorsque le connaissement ne contient aucun renvoi aux clauses de la charte-partie, l'armateur ne peut pas opposer une clause d'exonération, insérée dans la charte-partie, au destinataire dont les droits et obligations sont limités dans les termes du connaissement. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

393. *Connaissement. Renvoi à la loi américaine de 1893. Clause de non-garantie des marques et du nombre. Nullité. Force majeure. Armateur. Preuve à faire. Sacs de grains. Manquants. Vidange. Vice d'arrimage. Responsabilité présumée.* — La loi américaine du 13 février 1893, sur les connaissements, déclare nulle toute clause ayant pour but de décharger l'armateur et le capitaine de la responsabilité des fautes ou négligences commises dans l'exécution du contrat de transport, et impose au capitaine l'obligation de remettre un connaissement énonçant les marques, le nombre ou la quantité et l'état apparent des marchandises. En conséquence, si une clause du connaissement soumet le contrat du transport aux prescriptions de cette loi, une autre clause qui exonérerait le capitaine des obligations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, serait

nulle en tant qu'on voudrait lui donner pour effet d'affranchir l'armement d'une faute du capitaine. Cette dernière clause n'aurait pas même l'effet de faire supporter la preuve de la faute aux réclamateurs, et elle laisserait au capitaine la charge d'établir l'absence de force majeure. — Spécialement, en l'état de cette double cause, lorsque des sacs de grains ont été reçus en bon état apparent et qu'il est constaté à la livraison des manquants sur une première partie et, sur un certain nombre de sacs d'une seconde partie, qu'ils sont sans marques, déchirés et raccommodés, et, sur d'autres, qu'ils sont en vidange, par suite d'accrocs qu'ils ont subis, les transporteurs sont responsables intégralement de ce déficit et de cette non-conformité des colis, s'ils n'établissent pas qu'ils doivent être attribués à une fortune de mer, mais s'il est constant, au contraire, que les avaries sont dues à un vice d'arrimage. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Ehrenberg, Langstaff et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

394. *Clause d'exonération. Arrêt. Absence d'explication.* — Manque, à un double point de vue, de base légale, l'arrêt qui déclare des armateurs responsables d'avaries subies par une marchandise chargée sur leur navire, sans s'expliquer sur la portée d'une clause de non-garantie stipulée dans le connaissement au profit du transporteur, et sans constater, de la part du capitaine, l'existence d'une faute entraînant la responsabilité de ses commettants. — Worms Josse et Cie c. Labadie et Cie. — Cassation, 22 juin 1891, VII, p. 113.

395. *Clause manuscrite de non-garantie. Jugement. Défaut de motifs. Nullité.* — Est nul pour défaut de motifs le jugement qui, sans s'expliquer sur le sens et la portée de la clause manuscrite de non-garantie insérée dans un connaissement, a rejeté les conclusions de la compagnie maritime de transports tendant à ce qu'elle fût exonérée, en vertu de cette clause, de toute responsabilité pour avaries. — Cie Gén. Transatlantique c. Brunet. — Cassation, 22 mai 1889, V, p. 177.

396. *Clause d'exonération. Capitaine. Renonciation pour l'armateur.* — Le capitaine ou le consignataire du navire ne saurait être considéré, dans tous les cas, comme mandataire de l'armateur. Spécialement, le capitaine, qui a commis une faute dont l'armateur est exonéré par le connaissement, ne peut, sous prétexte qu'il représente ce dernier, renoncer à la clause d'exonération pour le compte de son mandant et faire retomber sur celui-ci les conséquences de sa propre faute. — Lindsay, Gracie et Cie c. Simon. — Nîmes, 13 mars 1893, IX, p. 178.

397. *Clause d'exonération. Renonciation. Abandon du navire et du fret.* — L'armateur qui fait abandon du navire et du fret accepte, par ce fait, tout en la limitant, la responsabilité de sa faute, et reconnaît qu'il n'avait droit à aucune des exceptions stipulées en sa faveur par la charte-partie. — Fils de Deutsch c. cap. Young et préfet de la Seine-Inférieure. — Rouen, 2 juillet 1890, VI, p. 156.

398. *Clause d'exonération. Renonciation. Expertise à l'arrivée. Offre de règlement amiable.* — L'expertise provoquée par l'armateur au port d'arrivée est un acte conservatoire qui n'implique pas la renonciation au droit de se prévaloir de la clause d'exonération insérée dans le connaissement. Il en est ainsi de l'offre faite par l'armateur de régler amiablement une partie des avaries, alors que cette offre est accompagnée de réserves. De même, le fait par la compagnie de ne pas s'être prévalue, dans des instances précédentes, de la clause d'exonération et d'avoir accepté la responsabilité des manquants provenant de fraudes et de détournements, n'implique pas la renonciation à se prévaloir de ladite clause dans des instances futures. — Cie des Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

399. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Avarie provenant de la faute du capitaine. Avarie particulière.* — Les armateurs ne peuvent pas demander aux chargeurs de contribuer aux avaries, lorsqu'elles sont la conséquence d'une faute du capitaine, en prétendant qu'en acceptant la clause d'exonération, ils ont renoncé à se prévaloir d'aucune faute ou baraterie du capitaine. — Cap. Simons c. Génestal et Delzons. —

Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659.

400. Allemagne. — *Clause de négligence. Validité. Fautes personnelles. Armateur. Responsabilité.* — La clause « de négligence » est licite et couvre tous les dommages arrivés à la marchandise ; mais elle ne peut exonérer l'armateur de ses fautes personnelles. La responsabilité de l'armateur est engagée par un arrimage défectueux, et on doit considérer comme tel un arrimage trop serré qui oblige le capitaine à couper les balles, la loi en renvoyant aux usages maritimes n'entendant pas en valider les abus. — Cap. Richard Windsor c. Lumann et fils et Deutsche Nationalbank. — Tribunal de l'Empire, 6 février 1889, V, p. 677.

401. *Connaissement. Exonération. Marchandise chargée détériorée. Inapplication.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur des fautes de l'équipage ne doit être appliquée qu'au cas où la marchandise a été chargée en bon état. Si elle a été chargée détériorée, le destinataire peut rendre le capitaine responsable de n'avoir pas mentionné cette circonstance sur le connaissement. — Rosenbacher et Cie c. Hamburg-Amérikanische Packetfabrt. — Tribunal supérieur hanséatique, 13 février 1885, II, p. 56.

402. Angleterre. — *Clause de négligence. Exonération complète de l'armateur.* — La clause de négligence exonère l'armateur de toute responsabilité, non-seulement par rapport aux avaries qui ont leur cause directe dans la faute du capitaine, mais même par rapport aux avaries que la négligence du capitaine n'a pas causées, mais a laissé s'aggraver. — Legland et Cie c. Grummitt. — Haute-Cour de justice, 19 janvier 1891, VI, p. 706.

403. *Clause de négligence. Périls de la mer. Baraterie du capitaine. Inapplication.* — La clause de négligence exonérant l'armateur des périls de la mer ne couvre pas les fautes du capitaine qui s'est approché d'un rocher très dangereux ou qui a quitté le pont, quand son navire était en danger. — Richardson c. Letham et Cie. — Chambre des Lords, 14 juin 1888, IV, p. 449.

404. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Effet. Avarie au port de charge.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine, etc., produit son effet, même quand le navire est à quai au port de charge, dès qu'il a une partie de la cargaison à bord. — Tralotti et Cie c. Turnbull Scott et C°. — Haute-Cour de justice, 28 août 1893, IX, p. 581.

405. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Effet. Admission en avaries communes.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine permet bien à l'armateur de décliner toute responsabilité résultant d'une faute du capitaine, mais ne l'autorise pas à réclamer l'admission en avaries communes des conséquences de cette faute. — Mary Thomas Steamship C° c. Globe Marine Insurance Cie. — Haute-Cour de justice, 27 juillet 1893, IX, p. 576.

406. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Nullité.* — L'armateur ne peut jamais s'exonérer de sa négligence personnelle. — Cour du magistrat résident d'Auckland, 24 juillet 1890, VI, p. 304.

407. *Clause de négligence. Abordage. Dangers de navigation.* — Les avaries dues à un abordage occasionné par la faute de l'abordeur ne sauraient être considérées, sans doute, comme des *périls de la mer*, mais on peut y voir des *dangers de navigation*. En conséquence, l'armateur ne doit pas en être déclaré responsable, quand il a eu soin de stipuler dans la charte-partie qu'il ne répondait « ni des périls de la mer ni des dangers de navigation ». — Garston C° c. Hickie. — C. sup. de judicature, 28 octobre 1886, II, p. 578.

408. *Clause d'exonération. Abordage. Faute de l'abordeur. Péril de la mer.* — Un abordage causé entièrement par la faute du navire abordeur constitue pour le navire abordé un péril de mer rentrant dans l'exception du connaissement. — Chambre des Lords, 14 juillet 1887, III, p. 326. — Haute-Cour de justice, 10 décembre 1887, III, p. 606.

409. *Clause de négligence. Arrimage fait à Liverpool par un entrepreneur. Responsabilité des armateurs.* — La clause de négligence exonère bien les armateurs des fautes commises par le capitaine et l'équipage dans l'arrimage, mais elle ne peut

être étendue à l'arrimage défectueux auquel a procédé un entrepreneur, dont les armateurs sont responsables suivant le droit commun. — Hugo Brown c. Wylo Company. — Assises de Liverpool, 21 mars 1889, V, p. 87.

410. *Clause d'exonération. Réarrimage.* — L'avarie survenue après un réarrimage en cours de route ne donne pas d'action contre l'armateur qui s'est exempté de la responsabilité des actes du capitaine dans l'administration ou la navigation du navire. — A. Cordes et Cie c. Williams. — C. sup. de Shang-Haï, 29 janvier 1887, II, p. 727.

411. *Clause de négligence. Délits de l'équipage.* — La clause de négligence ne s'étend pas aux délits des employés. — Steinmann et Cie c. Anjer Line. — C. sup. de judicature, 21 mars 1891, VII, p. 64.

412. *Clause de négligence. Dommage causé par les rats. Tuyau. Trou.* — En principe, l'armateur est responsable du dommage causé directement par les rats ; mais, si l'avarie provient seulement du trou survenu dans le tuyau, c'est là un accident dont l'armateur a entendu décliner la responsabilité dans son connaissement sous la rubrique « périls de la mer ». — Hamilton Fraser et Cie c. Pandorf et Cie. — Chambre des Lords, 14 juillet 1887, III, p. 327.

413. *Clause d'exonération. Ouverture inopportune des soupapes. Exclusion de la clause. Echouement postérieur. Conséquence de cette ouverture.* — Lorsque une clause stipule que l'armateur reste néanmoins garant des défauts d'arrimage, ouverture inopportune des soupapes, etc., sauf les cas d'abordage, incendie ou échouement, sa responsabilité ne s'applique pas à l'avarie causée par une ouverture inopportune des soupapes, si, ensuite, et pour obvier au danger, le capitaine a dû échouer son navire, quoique cet échouement soit postérieur à l'avarie causée par l'ouverture de la soupape. — Tralotti et C° c. Turnbull Scott et C°. — Haute-Cour de justice, 28 août 1893, IX, p. 581.

414. *Clause de négligence. Rupture d'un tuyau.* — La clause de négligence exonère l'armateur de toute responsabilité des avaries survenues à la suite de la rupture d'un tuyau, que le chargement pressait exagérément et que le capitaine n'avait nullement protégé. — Price et Cie c. Gilroy et Sons. — C. de Session d'Edimbourg, 27 février 1891, VII, p. 67.

415. *Clause de négligence. Rupture de tuyau avant le départ. Armateur. Faute personnelle.* — La clause de négligence n'exonère pas l'armateur de la responsabilité des avaries survenues aux marchandises, à la suite de la rupture d'un tuyau, quand il est établi que cette rupture est antérieure au départ du navire et qu'elle constitue une véritable faute de l'armateur qui fournissait un navire défectueux. — Price et Cie c. Gilroy et Sons. — Chambre des Lords, 21 novembre 1892, IX, p. 58.

416. *Clause d'exonération de l'incendie. Incendie à bord. Responsabilité. Marchandises brûlées. Fret afférent. Perte pour l'armateur.* — Les marchandises qui brûlent à bord après leur embarquement périssent pour le chargeur, quand le connaissement excepte le risque d'incendie. — Le fret relatif aux marchandises brûlées est perdu pour l'armateur, et l'affréteur n'est pas obligé de donner d'autres marchandises en remplacement. — Aitken Lilburn et Cie c. Ernsthausen. — C. suprême de judicature, 7 février 1894 X, p. 92.

417. *Clause d'exonération de la rouille. Interprétation. Contact avec un corps rouillé.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur de toute responsabilité pour rouille, ne comprend que l'avarie provenant de la rouille même de la marchandise, et non pas l'avarie provenant du contact de la marchandise avec un corps rouillé. — Barrow c. National Steamship. — Cour du Lord Maire, 12 mai 1891, VII, p. 169.

418. *Clause d'irresponsabilité du vol. Vol à bord.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur de la responsabilité des vols ne s'applique pas aux délits commis par l'armateur lui-même ou ses employés. — Steinmann c. Anjer Line. — C. sup. de judicature, 21 mars 1891, VII, p. 64.

419. Belgique. — *Clause d'exonération. Fautes du capitaine. Vali-*

dité. — Fait loi entre les parties ou leurs ayants-cause, la clause des connaissements qui exonère le capitaine de certains risques, soit qu'ils proviennent de sa faute ou d'une erreur de jugement, soit de sa part, soit de celle des gens de l'équipage, ou autrement, de quelque manière que ce soit, spécialement des risques d'allège, etc., pourvu que la clause ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de son dol. — Cork Steamship C° limited c. Jos Gossen et Cie. — Cass. belge, 12 novembre 1885, I, p. 390. — Cap. Shaw c. Samuel et Friedeberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75

420. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Vice d'arrimage. Inapplication.* — La clause par laquelle l'armateur stipule qu'il ne répond pas des fautes et négligences du capitaine ou des gens de l'équipage, ne s'applique pas à un vice d'arrimage. — Albert de Bary c. cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

421. *Clause exonérant l'armateur des fautes « of neglect or default whatever in navigating ». Arrimage défectueux. Inapplication.* — La clause d'irresponsabilité « any loss or damages from any act of neglect or default whatever of the pilot, master or mariners in navigating the steamer being always excepted » ne porte que sur les fautes de navigation parmi lesquelles ne figure certainement pas l'arrimage défectueux au port d'embarquement. — Aulit et Cie c. cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

422. *Clause d'exonération de la baraterie du capitaine. Robinet du lest d'eau. Défaut de fermeture. Inapplication.* — Les clauses d'exonération doivent être entendues dans le sens le plus strict. Spécialement, lorsque l'armateur s'est exonéré de la baraterie du capitaine et des fautes de navigation, il demeure responsable du défaut de fermeture d'un robinet d'alimentation du lest d'eau, ces deux faits ne constituant ni une baraterie, ni une faute de navigation. — Collignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

423. *Clause d'exonération. Avaries issues de la marchandise.* — La clause d'un connaissement visant : « any other damage accruing to the within mentionned goods » doit être interprétée restrictivement et comme ayant trait seulement aux avaries *issues* de la marchandise même. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

424. *Clause d'exonération des fautes, négligences, faits du capitaine échappant au contrôle de l'armateur « beyond his contract ». Interprétation contre le stipulant.* — Lorsque le connaissement porte que l'armateur ne répond pas des fautes, négligences, etc., et des faits du capitaine échappant à son contrôle « beyond his contract », ces dernières expressions n'ont pas un sens bien déterminé, et le tribunal, dans le doute, doit interpréter la convention contre le stipulant, c'est-à-dire en les rattachant aux faits précédemment énoncés dont l'armateur s'est exonéré. — Collignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

425. *Clause d'exonération. Fautes du capitaine et de l'équipage. Fautes personnelles. Nullité.* — Est nulle, comme contraire à l'ordre public, la clause d'un connaissement qui exonère l'armateur de la responsabilité de ses fautes et de ses négligences personnelles. Est nulle la clause qui exonère l'armateur de la responsabilité des fautes et des négligences du capitaine et de l'équipage. Une telle clause a pour conséquence : 1° de favoriser le dol et la fraude ; 2° de mettre en péril la sécurité des passagers et de l'équipage. — J. Mœmersheim c. cap. Marshall. — Anvers, 31 décembre 1885, I, p. 148.

426. *Clause exonérant l'armateur de la responsabilité du coulage. Coulage par la faute de l'armateur. Inapplication.* — La clause d'irresponsabilité de l'armement du chef de coulage reste sans effet quand le capitaine est en faute et que c'est à cette faute que le coulage est dû. — Aulit et Cie c. cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

427. *Clause d'exonération du coulage et du poids. Mauvais état du navire. Mauvais emballage de la cargaison. Application.* — Ne peut être tenu, à raison du mauvais conditionnement des barils, ni à raison du mauvais état relatif de son bateau, le batelier qui a stipulé, lors de la convention d'affrètement, qu'il n'était

responsable ni du coulage ni du poids alors qu'il n'est pas établi ni même allégué qu'il ait dissimulé les défauts de son bateau. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

428. *Clause d'exonération des dommages de collision, échouement, jet, etc. Défaut de soins dans la conservation des marchandises après l'amarrage. Inapplication.* — La clause qui excepte de la responsabilité les pertes ou dommages résultant de collision, échouement, jet et autres fortunes de mer, rivières ou navigation, de quelque nature ou sorte qu'elle puisse être, même lorsqu'elle aura été causée par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, capitaine, matelots et autres serviteurs des armateurs, prévoit les accidents qui auraient été provoqués ou aggravés par des fautes dans la conduite du navire, pendant qu'il était soumis aux risques propres de la navigation : elle ne peut être étendue à un défaut de soins dans la conservation des marchandises après que le navire est amarré dans le port. Si un doute peut subsister sur la portée d'une clause dérogatoire au droit commun, et dont l'application doit être entendue restrictivement, c'est contre celui qui l'a stipulée à son profit que ce doute doit s'interpréter. — Greenock steamship Company c. Lepziger Wolkammerei. — Bruxelles, 24 octobre 1890, VI, p. 479.

429. *Fautes du capitaine. Exonération. Ratification. Inapplication.* — L'armateur ne peut invoquer la clause d'exonération, quand il a approuvé l'acte reproché au capitaine ou qu'il en a profité. — Albert de Bary c. cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

430. Danemark. — *Clause d'exonération. Eau dans la cale lors du chargement. Inapplicabilité.* — Lorsque l'armateur est poursuivi en dommages-intérêts, sur le fondement que la cargaison transportée par le navire a été détériorée par l'eau, la clause de la charte-partie et du connaissement, d'après laquelle l'armateur est exonéré des dommages qu'il n'a pas été en son pouvoir de prévenir, ou provenant d'un accident de mer quelconque, même ayant pour cause la négligence ou la faute du capitaine ou de l'équipage, ne peut être considérée comme nulle, par cela seul qu'elle n'est pas en harmonie avec les dispositions de la loi (art. 142 Code maritime). En effet, ces dispositions ne sont pas de nature impérative, et on peut en écarter l'application, dans chaque cas particulier, par des réserves insérées dans le contrat de transport, à la condition que ces réserves soient interprétées strictement. En conséquence, s'il est prouvé que le dommage provient de ce que lors du chargement, il y avait de l'eau dans la cale, on doit décider que ce dommage n'est pas compris dans la réserve stipulée au contrat, et l'armement est responsable par ce motif que, contrairement aux stipulations de la charte-partie, il n'a pas livré le navire étanche, sec et propre au voyage convenu. — Copenhague, 24 mai 1893, X, p. 633.

431. *Clause d'exonération du vice propre des marchandises. Avaries. Négligence ou imprudence de l'équipage. Armateur. Responsabilité.* — La clause du connaissement portant que le fréteur ne sera pas responsable des bris ou coulages, ou autres dommages ayant leur origine dans la nature des marchandises chargées, ou dans le vice, la faiblesse ou l'insuffisance de l'emballage, ne le soustrait point cependant à la responsabilité des dommages précités, quand ils sont imputables à la négligence ou à l'imprudence de l'équipage. — Copenhague, 18 février 1891, VIII, p. 411.

432. *Clause d'exonération pour la casse. Inapplication en cas de faute de l'armateur ou de ses préposés.* — Si l'expéditeur ne déclare point la fragilité du colis et le fait emballer de telle sorte que l'on ne puisse voir son contenu, et si l'équipage n'a commis aucune maladresse dans le maniement du dit colis, la compagnie se trouve déchargée de toute responsabilité. — Rathlon c. La Forenede Dampsskibsselskab. — Copenhague, 15 avril 1885, III, p. 353.

433. Egypte. — *Charte-partie. Inexécution. Clause : Montant estimé du fret. Affréteur. Dommage supérieur. Armateur. Absence de dol ou faute lourde. Responsabilité limitée.* —Au cas où, dans une charte-partie, il a été stipulé que la pénalité pour non accomplissement des accords par l'armateur, en supposant des dommages prouvés, n'excèdera pas le mon-

tant estimé du fret, l'armateur, si aucun dol ou faute lourde ne peut lui être reproché, ne saurait être tenu des dommages plus forts soufferts par l'affréteur à raison de cet inaccomplissement et, par suite, des engagements pris par celui-ci envers un sous-affréteur ou chargeur et qu'il n'a pu, à son tour accomplir. — Charles Mac Gregor c. N. C. Tamvaco, Naggiar, Goar Levy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

434. Etats-Unis. — *Clause d'exonération. Mauvais emballage. Faute de l'armateur. Inapplication.* — L'armateur et ses préposés doivent être responsables du mauvais état ou de la perte des marchandises, quand ils les ont détenues pendant longtemps et les ont soumises à des manutentions préjudiciables avant de les embarquer. — Pacific Mail Steamship Co et Panama Railroad Co c. Smith et consorts. — New-York, 7 juin 1887, III, p. 362.

435. *Clause d'exonération. Fautes personnelles. Validité. Assureur tenu.* — Un transporteur peut valablement stipuler avec un chargeur qu'il ne sera pas responsable de sa propre faute. L'assureur, ne pouvant obtenir par subrogation à l'assuré plus de droits que ce dernier, est obligé de subir cette clause. — C. sup. des Etats-Unis, 15 mars 1886, II, p. 59.

436. *Clause exonérant l'armateur de sa négligence ou de celle des gens de l'équipage. Lex fori. Nullité.* — La loi fédérale, d'après laquelle un transporteur ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa négligence, est la seule que les tribunaux des Etats-Unis puissent et doivent appliquer, lorsqu'il s'agit des marchandises embarquées dans un port des Etat-Unis sur des navires étrangers, sous l'empire de connaissements signés par des capitaines étrangers ; quand bien même la loi du pavillon validerait de telles stipulations. — Hathaway c. armateur du Brantford City. — Cour du dist. Sud de New-York, 2 décembre 1887, III, p. 364.

437. *Clause d'exonération. Avaries causées par les autres marchandises ou autrement. Vice d'arrimage. Pâtes et friuts verts.* — Constitue un vice d'arrimage, le fait de placer dans un même compartiment de la cale, des pâtes et des fruits verts. Et quand, par suite de l'échauffement ou de la décomposition des fruits, les pâtes arrivent avariées, l'armateur est responsable, malgré la clause du connaissement qui l'exonère « des avaries causées par les autres marchandises... ou autrement ». — Paturzo c. Cie Française. — Cour du district Sud de New-York, 8 juin 1887, III, p. 488.

438. Grèce. — *Fautes du capitaine et de l'équipage. Clause d'exonération. Validité.* — L'armateur peut s'affranchir par convention de la faute d'autrui, c'est-à-dire de celle du capitaine et des gens de l'équipage, dont il est responsable, suivant l'art. 216 c. com. Cette convention n'est pas contraire aux garanties du commerce maritime. Aucun texte de loi ne la prohibe, et l'on peut invoquer en sa faveur les principes généraux en matière de transport ; l'article 98 permet, en effet, aux commissionnaires de transport de s'affranchir de la garantie des avaries. — Barbaresso frères c. Cie Florio-Rubatino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 493.

439. *Clause d'exonération. Incendie à bord sur les allèges. Validité.* — S'il est constaté que le connaissement, délivré par le capitaine, porte que l'armateur n'est nullement garant du fait de l'incendie à bord du navire ou sur les allèges, cette clause d'exonération est licite et obligatoire pour le chargeur. — Barbaresso frères c. Cie Florio-Rubatino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 493.

440. Italie. — *Fautes du capitaine. Clause d'exonération. Validité.* — Est licite la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère de la responsabilité des faits ou fautes du capitaine et de l'équipage. — Potter c. Makensie. — Lucques, 16 octobre 1885, II, p. 82. — Cass. de Florence, 14 juin 1886, II, p. 731. — Carter et Meyer c. Messageries maritimes et Cie Fraissinet. — Cass. Florence, 14 juillet 1887, III, p. 763. — Claasen c. Raffinerie de sucres de Sinigaglia. — Ancône, 30 juin 1894, X, p. 640.

441. *Clause d'exonération. Baraterie du capitaine et de l'équipage. Nullité.* — En dehors des cas dans lesquels la loi reconnaît que la responsabilité de l'armateur peut être limitée, comme ceux des articles 491, 401 et 404 du Code de commerce, est nulle

la clause par laquelle l'armateur prétend s'exonérer de toute responsabilité pour le fait du capitaine. En conséquence, est nulle, comme contraire à la loi, la clause contenue dans un contrat d'affrètement par laquelle l'armateur se libère des conséquences de la baraterie du capitaine et de l'équipage. — Gugenheim c. Trat-Léopold. — Gênes, 13 avril 1893, IX, p. 82.

442. *Clause d'irresponsabilité. Transbordement. Retards. Nullité.* — Sont nulles les clauses inscrites dans un connaissement et aux termes desquelles, une compagnie de navigation, en stipulant la faculté de transborder les marchandises sur d'autres vapeurs dans des ports intermédiaires, déclare qu'elle ne répond pas des retards qui peuvent résulter de pareilles opérations. — Manganaro c. Vilis Polizzi. — Catane, 20 juillet 1886, III, p. 223.

443. Pays-Bas. — *Clause d'irresponsabilité pour certains dommages. Validité.* — L'armateur et le capitaine du navire peuvent s'affranchir de la responsabilité légale pour avaries et perte de la cargaison, le cas de dol excepté, au moyen d'une stipulation expresse dans le connaissement, telle que l'irresponsabilité pour « loss or damages resulting from... stowage or contact with other goods », ou pour « negligence, default or error in judgement of any of the servants or employers of the shipowners or otherwise ». Une telle clause n'est contraire ni à l'ordre public ni aux bonnes mœurs. — Société Nederlandsche Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij c. Rorthals Altes. — Cassation, 18 novembre 1887, IV, p. 471.

444. *Clause d'exonération des faits du capitaine. Sauveteurs employés par le capitaine. Dommage. Irresponsabilité.* — L'armateur ayant stipulé par une clause expresse insérée dans le connaissement qu'il ne sera pas responsable de « wastage, decay, corruption, deterioration and damage » et de « stranding... and all damages, loss or injury, arising from the perils and things above mentioned, and whether such perils or things arise from the negligence, default or error in jugment of the master... *and persons in the service of the shipowner*, » n'est pas tenu de rembourser le dommage causé par les Sauveteurs employés par le capitaine. — La Nord Deutsche Versicherungs Gesellschaft c. la Kininklyke Nederlandche Stoomboot Maatschappij. — Amsterdam, 22 février 1889, V, p. 399.

445. Tunisie. — *Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ratification par l'armateur. Inapplication.* — La clause qui exonère l'armateur des fautes du capitaine est inopérante, lorsque, sans que les agissements reprochés au capitaine soient l'exécution des ordres de l'armateur, celui-ci les a du moins ratifiés. Il suffit, d'ailleurs, d'une ratification tacite, résultant soit du défaut absolu de protestation contre les actes du commandant du navire, soit du profit que l'armateur a retiré de la violation du contrat. — Farruggia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

446. *Connaissement. Clause de non-garantie des marques. Effet. Charge de la preuve.* — La clause d'après laquelle « l'armateur n'est pas responsable des confusions produites dans le déchargement par suite d'erreurs ou d'insuffisance de marques » laisse à la charge de l'armateur l'obligation de prouver que les marchandises qu'on lui a confiées étaient mal ou insuffisamment marquées. En tout cas, la clause dont il s'agit, ainsi que la clause « *poids inconnu* », cesse de produire son effet quand une faute est établie contre le capitaine. — Faruggia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X. 488.

447. *Clause exonérant l'armateur des barateries du capitaine. Extension impossible au capitaine d'un autre navire de la même compagnie.* — La clause qui exonère l'armateur des barateries et fautes du capitaine doit être interprétée restrictivement ; on ne peut l'étendre du capitaine du navire pour lequel les connaissements ont été délivrés au capitaine d'un autre navire, alors même que le second navire appartient à la même compagnie. — Boccara c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1889, V, p. 139.

448. *Clause d'exonération des barateries du capitaine. Abordage entre deux navires de la même compagnie. Responsabilité.* — Lorsque l'abordage

se produit entre deux navires appartenant à la même compagnie, les chargeurs de l'un se trouvent par rapport à l'autre dans la situation de tiers, et la compagnie est responsable en vertu des articles 1384 C. civ., 216 C. com., alors même que sa charte-partie stipule son irresponsabilité pour barateries du capitaine. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique.— Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

CHAPITRE VIII

Des rapports de l'armateur avec les assureurs

449. France. — *Armateur. Agent des assureurs. Contrat d'assurance. Influence sur le connaissement.* — Le contrat d'assurance, dans lequel intervient l'armateur comme agent des assureurs, ne peut avoir pour effet d'effacer une clause quelconque du connaissement, sur lequel il ne peut en aucune façon réagir. — Fraissinet et Cie c. Armanieu et Naville. — Cass. 20 juillet 1891, VII, p. 115.

450. *Assureurs. Subrogation aux droits de l'armateur. Action contre l'auteur du sinistre. Loi anglaise. Application.* — La loi anglaise ne permet pas aux assureurs d'exercer l'action de l'armateur qu'ils ont indemnisé et ce, bien qu'ils soient subrogés dans les trois quarts de ces droits. — Cies d'assurances maritimes c. Depeaux fils.— Seine, 19 mai 1888, IV, p. 144.

451. *Assureurs. Subrogation aux droits et obligations des armateurs. Défaut d'action directe.* — Les assureurs sont subrogés aux droits et obligations des armateurs ; mais les tiers n'ont contre eux aucune action directe. — Tesnière et Marion frères c. Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris.— Hâvre, 2 juillet 1888, IV, p. 286.

452. *Avarie. Faute du capitaine. Caractère invariable de l'avarie. Avarie commune. Contribution. Chargeurs sacrifiés. Droit de provoquer le règlement. Recours des chargeurs contre l'armateur.* — La faute du capitaine n'a pas pour effet de modifier la nature de l'avarie, qui demeure avarie commune ; elle lui interdit seulement de faire supporter aux autres intéressés une part de contribution à une avarie qui ne s'est produite que par suite de cette faute. Mais, le chargeur, dont la marchandise a été sacrifiée volontairement dans l'intérêt et pour le salut commun, a le droit incontestable de demander cette contribution et de provoquer le règlement d'avarie, sauf aux contribuants à se faire rembourser par le capitaine ou l'armateur des sommes mises à leur charge. — Cap. Murray et Woods c. Verminck et autres. — Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

453. *Avarie commune. Contribution. Principe. Interêts respectifs. Contribution pour la moitié. Forfait.* — La contribution des avaries communes a été réglée par le Code de commerce d'après les intérêts respectifs que l'armateur et le chargeur avaient à sauvegarder au moment du sinistre et proportionnellement à la valeur des choses exposées ou sauvées. Le navire et le fret ne contribuent que pour moitié, tandis que les marchandises contribuent pour la totalité de leur valeur ; d'où il suit que la contribution de l'armateur représente un forfait dans lequel le navire et le fret sont solidarisés et identifiés l'un à l'autre. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

454. *Avarie commune. Contribution de l'armateur. Dette indivisible. Clause de non restitution du fret avancé. Contribution sur la moitié de l'avance.* — L'obligation de l'armateur par rapport au chargeur codébiteur de la contribution constitue une dette indivisible *solutione tantum*, et cette indivisibilité a pour conséquence de faire obstacle au déplacement des éléments contribuables. En conséquence, la clause de non-restitution, en cas de sinistre, de l'avance du fret, n'a pas pour effet d'exonérer l'armateur de contribuer aux avaries communes sur la moitié du fret avancé. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

455. *Clause « les assureurs seront déchargés des événements provenant de la baraterie frauduleuse du patron, lorsque le capitaine aura été choisi par l'armateur ou le propriétaire du navire ». Choix du capitaine par le créancier hypothécaire. Bénéfice de l'assurance.*— La clause d'une

police d'assurances portant que les assureurs seront déchargés des événements provenant de la baraterie frauduleuse de patron (lorsque le capitaine aura été choisi par l'armateur ou le propriétaire du navire) ne peut être invoquée contre un armateur, qui a abandonné l'administration du navire et le choix du capitaine à un tiers, auquel il a affecté hypothécairement ce navire pour la sûreté d'une dette. Dans ce cas, le choix du capitaine est bien le fait de ce tiers, qui a un droit spécial et personnel sur le navire, et non l'œuvre de l'armateur ; dès lors, la compagnie d'assurance doit être contrainte à payer à cet armateur le prix des marchandises assurées pour son compte. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1890, VI, p. 20.

456. *Connaissement. Capitaine. Droit de charger sur le pont sans avis au chargeur. Exercice de ce droit. Assureur tenu. Armateur responsable*. — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à charger sur le pont, sans aviser le chargeur, les marchandises pouvant être considerées comme dangereuses, l'assureur ne peut se refuser à rembourser la perte des marchandises placées sur le pont à l'insu du chargeur, par le motif que celui-ci ne lui a pas fait la déclaration de ce mode de chargement. Il n'a pas le droit d'exiger de son assuré la double prime afférente aux marchandises ainsi chargées. L'armateur n'est pas non plus responsable envers l'assureur pour avoir simplement usé d'un droit que lui conférait le connaissement. — Félix c. Assureurs et Duchon-Doris et Cie. — Marseille, 3 août 1894, X, p. 456.

457. *Délaissement. Armateur restant son propre assureur pour partie. Refus d'envoi de fonds pour réparer le navire. Offre d'envoi de fonds pour leur part par les assureurs*. — Si le navire n'est pas assuré pour la totalité de la valeur agréée, l'armateur restant son propre assureur pour le surplus, les assureurs ne peuvent le contraindre à envoyer des fonds au prorata de sa part dans l'assurance pour réparer le navire, et l'offre qu'ils font d'envoyer des fonds pour leur part ne saurait créer une fin de non-recevoir contre le délaissement. — Grenet c. Assureurs. — Rennes, 7 février 1888, IV, p. 8.

458. *Délaissement opéré par le capitaine. Armateur. Nouvelle action. Absence de chose jugée.*— Lorsqu'un capitaine signifie de sa propre autorité le délaissement du navire aux assureurs et les assigne en validité, le jugement qui intervient sur cette action et qui refuse de valider le délaissement ne peut être invoqué contre l'armateur. Ce dernier conserve le droit de poursuivre de nouveau les mêmes assureurs en validité du délaissement de son navire, sans qu'on puisse lui opposer l'autorité de la chose jugée. Pour que cette fin de non-recevoir existe, il faut qu'il y ait identité de personnes ; or, cette condition manque dans l'espèce, l'armateur n'ayant figuré dans la première instance ni par un mandataire, puisque le capitaine n'a pas eu qualité pour l'y représenter ou l'y engager. — La Providence Maritime c. Cousteau.— Bordeaux, 2 juillet 1888, IV, p. 253.

459. *Fret au risque. Règlement d'avarie grosse. Frais de port. Gages de l'équipage. Déduction*. — Les frais faits pour éteindre l'incendie et assurer la salvation du navire et de la cargaison doivent être admis en avaries grosses ; il en est de même des gages et nourriture de l'équipage pendant l'arrêt nécessité par l'incendie, des frais d'expertise, prélarts et autres. — Cap. Curths c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V. p. 489.

460. *Fraude personnelle. Simulation. Preuve offerte*. — On ne peut refuser à l'assureur le droit de prouver que les marchandises n'ont pas péri ou qu'elles n'ont été perdues que par suite de manœuvres frauduleuses imputables aux assurés ou à leurs auteurs. Il n'importe que les risques de la baraterie fussent au nombre des objets assurés, puisque cette condition n'était pas susceptible de faire disparaître la fraude personnelle de l'assuré ou de ceux dont il répond. — Le Comptoir maritime, la Mélusine, la Prévoyance, la Sécurité c. Albano. — Cassation, 16 décembre 1889, V, p. 465.

461. *Obligation de fournir un navire capable d'effectuer le voyage. Navire ancien. Vice propre*. — Le contrat d'assurance maritime consiste pour l'assureur à assurer le navire contre les fortunes de mer et, par con-

tre, l'armateur doit fournir un navire capable d'effectuer le voyage, eu égard à la distance à parcourir et au chargement à transporter. — D. Auger c. Assureurs. — Hâvre, 5 mai 1890, VI, p. 163.

462. ALLEMAGNE. — *Avances. Preuves d'assurance. Commission. Avaries communes.* — L'armateur, qui a fait des avances pour pourvoir aux dépenses nécessitées par le salut commun et admises en avaries communes, a droit à une commission et au remboursement de la prime d'assurance qu'il n'a pas effectivement déboursée, mais à laquelle il a droit pour avoir assumé les risques en avançant les frais ci-dessus. — Cap. Haries Lewis Wilson c. Bachmann et Cie. — Tribunal de l'Empire, 6 décembre 1884, II, p. 50.

463. ANGLETERRE. — *Dépense extraordinaire dans l'intérêt du fret. Assureur du fret. Remboursement. Non-lieu.* — Quand l'armateur consent à une dépense extraordinaire dans l'intérêt de son navire et de son fret, le fait que ce fret est assuré ne permet pas à l'armateur de réclamer à son assureur une partie de cette dépense. — J. Temperly et Cie c. M. Kinnon. — Haute Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

464. *Faillite. Action du chargeur. Assureur. Défense. Subrogation.* — Le fait par l'assureur de prendre fait et cause en justice pour l'assuré, constitue le demandeur délégataire des droits de l'assuré contre son assureur. — Kirkman c. l'Association de protection mutuelle des armateurs anglais. — Haute Cour de justice, b. de la Reine, 16 janvier 1891, VI, p. 705.

465. *Règlement d'avaries. Assureur. Paiement de sa quote part. Chargeurs. Contestation du règlement. Annulation par justice. Armateur. Recours.* — Quand l'assureur maritime, qui s'est engagé à payer les avaries communes d'après le règlement à établir au lieu de reste, a payé sa quote-part en conformité avec ce règlement, l'armateur ne peut plus ensuite lui réclamer un paiement supplémentaire, sous prétexte que ce règlement a été rejeté par les chargeurs et annulé par le tribunal compétent. — Mary Thomas Steamship Cie c. Globe Marine Insurance Cie.— Haute Cour de justice, 27 juillet 1893, IX, p. 576.

466. BELGIQUE. — *Navire sombré dans l'Escaut. Relèvement. Ouvriers spéciaux. Sauvetage d'office par l'agent des assureurs. Armateur. Défaut de protestation. Assistance aux travaux. Ratification.* — Les opérations du relèvement d'un bateau coulé à fond dans l'Escaut doivent, pour être utiles, être exécutées sans aucune perte de temps, chaque jour qui s'écoule augmentant l'ensablement du bâtiment sombré et détériorant la cargaison ; pareille œuvre ne peut être menée à bonne fin que par des ouvriers qui en font leur métier spécial. L'inaction du batelier propriétaire, pendant l'intervalle séparant l'accident du début des opérations commencées d'office par l'agent des assureurs, prouve que celui-ci n'est pas venu à l'encontre d'un sauvetage entrepris par le principal intéressé ; en y assistant sans aucune protestation, le batelier ratifie tacitement le contrat conclu entre cet agent et l'entrepreneur de sauvetage. — Schroot c. Heidebroeck. — Bruxelles, 21 octobre 1890, VI, p. 477.

467. DANEMARK. — *Dettes relatives à l'armement. Capitaine. Lettres de change. Preneur. Assurances du montant. Navire. Perte. Assureur. Refus de payer. Assurance mal prise. Armateur. Faute. Responsabilité.*— Lorsque le capitaine d'un navire a souscrit des lettres de change pour des dettes relatives à l'armement du navire et que le preneur de ces lettres a dû, conformément à une convention passée avec le capitaine, en assurer le montant, de telle sorte que la prime fût payée par le navire, et lorsque l'assureur a refusé de payer le montant de l'assurance en alléguant que le navire s'est perdu après avoir quitté la place pour laquelle l'assurance était signée, le preneur des lettres de change est tenu de s'informer du lieu pour lequel le navire est affrété et il ne peut actionner les armateurs que si c'est par la faute de ces derniers ou du capitaine que l'assurance a été mal prise. — Copenhague, 3 octobre 1888, V, p. 549.

468. PAYS-BAS. — *Cargaison appartenant aux armateurs. Connaissements. Force probante.*— Si le connaissement n'a pas été signé par le

chargeur, il ne fait pas preuve contre les assureurs, surtout dans le cas où l'armateur est en même temps propriétaire de la cargaison.— Van Harwegen c. de Tweede. — Amsterdam, 9 juin 1888, IV, p. 469.

469. *Cargaison appartenant aux armateurs. Vice propre. Faute du capitaine.* — L'assureur d'une cargaison appartenant à l'armateur ne répond pas du dommage causé par le vice propre du navire.— Van Harwegen c. de Tweede. — Amsterdam, 17 décembre 1886, IV, p. 99.

470. Tunisie. — *Avance de fret. Capitaine. Lettre de change sur le destinataire. Destinataire. Assurance de la traite.* — Le capitaine, qui, en cours de voyage, a annoncé au destinataire qu'il tirait sur lui une lettre de change en avance sur le fret, et qui l'a prié de faire bon accueil à cette traite *en la couvrant par une assurance,* engage l'armateur envers le destinataire, non seulement pour le capital de l'avance faite sur le fret, mais aussi pour la prime payée dans le but de faire assurer ladite avance. — Dumergue c. Campo et autres.— Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

CHAPITRE IX
Compétence et Procédures

471. France. — *Litispendance et connexité. Demande en nomination d'experts. Priorité. Tribunal saisi. Compétence.* — Des exceptions de litispendance et de connexité ne peuvent être fondées que sur la priorité de l'instance introduite devant un autre tribunal, cette priorité se fixe par la date de la demande introductive d'instance, et l'on doit considérer comme telle une demande en nomination d'experts. Spécialement, si un incendie s'est produit sur un navire par le fait de l'embarquement de matières inflammables (en l'espèce des acides) inexactement déclarées, est compétent pour statuer sur la demande en indemnité des autres chargeurs contre l'armateur et sur l'appel du premier chargeur en garantie, le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre, malgré la désignation d'un autre tribunal par le connaissement. L'appelé en garantie ne saurait exciper, pour décliner la compétence du tribunal ainsi saisi, de ce qu'un des demandeurs aurait assigné la compagnie de transports devant le tribunal d'élection antérieurement à la demande sur laquelle il est appelé comme garant, alors que le tribunal dont il repousse la compétence avait été le premier saisi par la demande de l'armateur contre les chargeurs en nomination d'experts. — Le Chartier c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 527.

472. *Action contre une colonie. Autorité administrative. Incompétence.* — L'autorité judiciaire est compétente à l'exclusion de l'autorité administrative pour connaître de l'action intentée contre une colonie comme propriétaire armateur d'un navire colonial. — Devès c. Bouteiller et colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892, VIII, p. 16.

473. *Abordage. Action contre l'armateur. Tribunal du défendeur.* — L'action en responsabilité d'un abordage doit être portée devant le tribunal du domicile du défendeur, seul compétent pour en connaître les règles exceptionnelles de compétence écrites dans les articles 435, 436 du Code de commerce et 420 § 3 du Code de procédure civile étant inapplicables. — Devès c. Bouteiller et colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892, VIII, p. 16.

474. *Armateur et affréteur anglais. Fret payable au retour. Tribunaux français. Incompétence.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p 555.

475. *Affrètement conclu à l'étranger. Emigration. Port de charge français. Loi française. Connaissance.* — Lorsqu'un navire est affrété pour aller embarquer des émigrants dans des pays étrangers, on ne peut imposer à l'armateur de connaître la législation de ces divers pays. Notamment, quand un navire est affrété par un Français pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol, mais que l'affrètement a été

conclu en Angleterre, avec un armateur anglais, et que les installations nécessitées par la destination du navire devaient être faites également dans un port anglais on ne peut reprocher à l'armateur de ne pas avoir exécuté les prescriptions des lois françaises ou espagnoles en cette matière. C'était à l'affréteur qu'il incombait de connaître ces prescriptions et de donner à l'armateur les instructions nécessaires pour qu'il pût s'y conformer. A défaut, et lorsque des difficultés ont été soulevées au port d'embarquement ou d'escale par l'autorité sanitaire, l'affréteur ne peut se retourner contre l'armateur ni lui demander de ce chef des dommages-intérêts. — Strauss c. cap. Thompson. — Marseille, 3 mars 1887, II, p. 701.

476. *Clause compromissoire. Armateur et affréteur étrangers. Loi du lieu du contrat.* — La clause compromissoire n'est nulle que tout autant qu'elle doit recevoir son exécution en France entre Français ou entre Français et étranger ayant directement contracté. En conséquence, la clause d'un connaissement créé entre un armateur anglais et un affréteur anglais, et portant que toutes discussions ou difficultés qui surgiraient « à l'occasion ou en exécution de l'affrètement seraient soumises à des arbitres qui seraient choisis à cet effet et qui statueraient à Londres », n'est pas nulle et doit être sanctionnée par les tribunaux français, qui doivent se déclarer incompétents. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166.

477. *Action contre l'armateur. Action contre le capitaine et les assureurs. Mêmes conditions.* — Les actions formées contre l'armateur d'un navire sont assujetties aux mêmes conditions que celles exercées contre le capitaine et les assureurs. — Messageries Maritimes et Aglot c. héritiers Deschaseaux et autres. — Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

478. *Connaissement. Attribution de juridiction. Marchandises. Incendie. Armateur assigné devant un autre tribunal. Chargeur appelé en garantie. Nullité à son égard.* — Lorsque les connaissements désignent un tribunal pour connaître des contestations à naître entre l'armateur et les chargeurs, et qu'un des chargeurs assigne l'armateur devant un autre tribunal pour répondre de l'incendie des marchandises chargées, cette prorogation de juridiction est sans effet à l'égard du chargeur que l'armateur appelle en garantie devant cet autre tribunal pour le soustraire à la juridiction dont il relève d'après le contrat. — Crailsheimer et Felsenheld c. Cie Générale Transatlantique et Lechartier. — Rouen, 15 mars 1893, VII, p. 649.

479. *Fret payable à destination. Affréteur commissionnaire. Inexécution du contrat. Qualité pour agir.* — Le chargeur ou affréteur a qualité pour agir contre l'armateur en cas d'inexécution par celui-ci de son engagement de charger la marchandise ou, d'une manière générale, en cas d'inexécution du contrat d'affrètement, encore bien que l'affréteur ou chargeur ne soit qu'un commissionnaire, s'il a traité en son nom personnel avec l'armateur. L'armateur, pour se soustraire à cette action, ne saurait se prévaloir de cette circonstance que le fret serait payable à destination, pour soutenir que le destinataire seul aurait le droit d'agir. Spécialement, le chargeur est fondé à se faire rembourser la différence du fret qu'il a dû s'engager à payer pour faire transporter la marchandise par un autre navire. — Marzolff c. Brostrom et Cie. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 336.

480. *Abordage. Responsabilité commune. Rapport d'expert. Homologation. Chargeurs. Intervention. Recevabilité.* — Lorsqu'un premier arrêt a établi la responsabilité respective des co-auteurs d'un abordage entre deux navires, et a ordonné une expertise pour déterminer la quotité du dommage, les chargeurs de l'un de ces navires ont le droit d'intervenir dans une seconde instance introduite devant la Cour d'appel par le capitaine et l'armateur de ce navire, en vue de faire homologuer le rapport des experts et d'obtenir condamnation contre l'armateur de l'autre navire pour la somme mise à sa charge par l'expertise, comme représentant sa part de responsabilité dans l'abordage. Non seulement les chargeurs peuvent demander que la partie de cette somme, qui représente le dommage à la cargaison, leur soit directement attri-

buée, mais encore ils peuvent conclure à ce que le capitaine et l'armateur qui ont introduit l'instance soient eux-mêmes condamnés à leur payer la part de dommage à la cargaison, qui leur incombe d'après l'expertise. —Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

481. *Faillite. Syndic. Qualité pour répondre.* — Le capitaine, assigné pour répondre à la demande en paiement de sommes dues par le navire, doit être mis hors de cause lorsqu'il ne s'est engagé qu'en qualité de préposé de l'armement et que l'armateur se trouve représenté au procès par le syndic à sa faillite. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cortier c. cap. Rey et syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

482. *Accident. Blessures par imprudence. Prescription de trois ans.* — L'action en dommages-intérêts, formée pour cause de blessures, contre un armateur ou tout autre particulier, est éteinte par la prescription de trois ans, lorsque les faits allégués par le demandeur constitueraient à la charge du défendeur, s'ils étaient prouvés, le délit de blessures par imprudence. —Prat c. Compagnie Générale Transatlantique. — Hâvre, 4 juillet 1893, IX, p. 503.

483. Allemagne. — *Armateur étranger. Tribunal allemand. Comparution volontaire. Loi allemande.* — Si l'armateur étranger, qui a volontairement comparu devant un tribunal allemand, omet d'indiquer les règles d'après lesquelles il doit être jugé pour déterminer l'étendue de sa responsabilité, le juge allemand n'a pas à indiquer une autre loi que la loi allemande, à moins que celle-ci ne lui prescrive de juger en pareil cas d'après la loi du pavillon. — Trib. supér. hans., 21 juin 1889, VIII, p. 583.

484. Angleterre. — *Faute du capitaine ou de l'équipage. Prorata de frais de sauvetage. Droit des chargeurs d'agir pour compte des acheteurs successifs.* — Les chargeurs ont le droit de poursuivre les armateurs, pour compte de leurs acheteurs, en remboursement de leur quote-part de frais de sauvetage, lorsque le sinistre est le résultat d'une faute du capitaine. — Scaramanga Manoussi c. Martin et Marquand. — Haute-Cour de justice, 28 février 1885, I, p. 47.

485. Echelles du Levant. — *Abordage. Responsabilité. Etendue. Loi du pavillon de l'abordeur.* — Il est de jurisprudence que c'est d'après la loi du pavillon du navire abordeur que doit être déterminée l'étendue de la responsabilité. — Le *Nérissa* c. le *Donnaï* et les Cies d'assurances. — Trib. cons. de Constantinople, 27 juillet 1888, V, p. 271.

486. Italie. — *Naufrage. Capitaine. Acquittement. Action des armateurs en responsabilité civile. Déboutement.* — La décision pénale, qui, sans dénier la réalité du fait qui lui est déféré, ni la part qu'y a prise le prévenu, l'exonère cependant de toute culpabilité pénale, rend irrecevable l'action civile intentée à l'effet d'obtenir réparation des dommages causés par le fait lui-même. Ainsi, lorsque le juge pénal décide que le naufrage d'un navire n'est pas imputable au capitaine, qu'il est survenu dans des circonstances qui excluent tout dol, toute faute de sa part, qu'il ajoute que ce naufrage s'est produit malgré ses précautions et ses efforts pour sauver le navire, l'armateur de celui-ci et ses assureurs ne peuvent intenter aucune action en responsabilité civile contre ce même capitaine. — Maramo c. Phœnix. — Cass. Palerme, 23 juin 1891, VII, p. 458.

487. Tunisie. — *Navire. Saisie conservatoire. Procès-verbal. Nom de l'armateur. Mention non essentielle.* — En matière de saisie de navire, l'obligation faite à l'huissier de mentionner dans son procès-verbal le nom de l'armateur atteint par la saisie doit être interprétée moins rigoureusement pour les saisies conservatoires que pour les saisies-exécutions. En effet, les saisies conservatoires n'ont pas besoin d'être validées et elles exigent une grande rapidité, qui serait souvent inconciliable avec les difficultés que peut rencontrer l'huissier pour avoir communication de l'acte de nationalité du navire. Il suffit qu'il n'y ait pas d'erreur sur l'identité du bâtiment saisi, d'autant plus que le saisissant, après avoir obtenu un jugement de condamnation, ne pourra pas faire procéder à la vente sans avoir fait dresser un nouveau procès-verbal de saisie, précédé d'un commande-

ment, et dans lequel il lui suffira de rectifier les erreurs commises dans le premier en supposant, d'ailleurs, que l'omission du nom de l'un des co-propriétaires du navire dans un procès-verbal de saisie conservatoire puisse constituer une nullité de procédure facultative en Algérie et en Tunisie, conformément à l'article 69 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 et à l'article 7 de la loi du 27 mars 1883. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Tunis, 25 octobre 1893, X, p. 110.

488. *Capitaine. Action en surestaries. Armateur représenté. Intervention en appel. Inutilité.* — Le capitaine représente de plein droit les armateurs dans les actions qu'il intente dans l'intérêt du navire, et notamment pour obtenir le paiement de surestaries. En conséquence, lorsque le capitaine a obtenu gain de cause, les armateurs ne sont pas recevables à reprendre une nouvelle instance, pour se faire déclarer commun le jugement rendu au profit de leur capitaine, une semblable procédure étant absolument inutile. Il en est ainsi surtout, lorsque le jugement obtenu par le capitaine a été frappé d'appel par le chargeur, et que l'instance est encore pendante devant la Cour. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

V. aussi : *Abandon, Abordage, Affrètement, Affréteur, Agent de transports, Assurance maritime, Capitaine, Cassation, Chargement, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Compétence, Connaissement, Co-propriétaires de navire, Consignataire du navire, Consignataire de la cargaison, Douane. Engagement, Epave, Fin de non-recevoir, Fret, Gens de mer, Innavigabilité, Marine, Navire, Passager, Pavillon, Propriétaire de navire, Réclamateur, Sauvetage.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 17, 302 et s. 397.
Abordage, 111, 264, 266, 267, 269, 270 et s. 293 et s. 301, 316 et s. 3?5 et s. 332, 374, 407, 408, 428, 448, 473, 480, 485.
Accident, 88 et s. 115, 117, 119, 242, 284, 307, 482.
Acquittement, 486.
Acte de francisation, 45.
Acte de nationalité, 276.
Action, 451, 472, 473, 477.
Administration de la Marine, 74, 75, 103, 109.
Affrètement, 29, 30, 237, 241, 289.
Affréteur, 15, 18, 30, 112, 114, 134, 153, 164, 229, 275.
Agent maritime, 120, et s. 136, 233.
Aliénation mentale, 243.
Allège, 439.
Amarrage, 428.
Aménagement, 151, 352.
Appel, 488.
Armateur-gérant, 25, 26, 38, 39, 49, 56, 58, 63, 64, 66, 67, 68, 70.
Arrêt, 394.
Arrimage, 147, 156, 157, 203, 232, 273, 274, 290, 348, 349, 353, 354, 393, 409, 420, 421, 437.
Assistance maritime, 34, 35.
Assurance maritime, 32, 40, 64, 69, 96, 375, 448 et s.
Autorité administrative, 472.
Avances, 65, 66, 70, 96, 215, 454.
Avances sur fret, 202.
Avarie commune, 121, 145, 405, 452, 453.
Avarie particulière, 399.
Bagages, 244, 250.
Balayures, 217.
Baraterie, 371, 403, 422, 444, 447, 448.
Barratry, 372, 373.
Barre, 148.
Barre à mains, 92.
Berth bill of lading, 218.
Billet de passage, 245, 246.
Blessure, 89, 91, 93, 249.
Blocus, 169.
Bons d'avance, 291, 292.
Café, 182.
Caisse des Invalides, 3.
Cale, 116, 377, 430.
Capitaine, 4, 10, 42, 43, 50, 59, 69, 72 et s., 138, 159, 181, 192, 215, 225, 265, 273 et s., 291, 295, 298, 396.
Cassation, 394.
Casse, 379, 380, 432.
Caution, 159, 193, 327.
Certificat de visite, 152.
Cession, 38, 39.
Chaloupe, 308.
Chapeau, 76.
Charbon, 144, 145, 151, 208, 227, 232, 253, 254, 278, 255.
Chargement sur le pont, 456.
Chargeur, 28, 135, 226, 269, 271, 277, 301, 478.
Charte-partie, 134, 135, 205, 228, 390, 392, 394.
Chaufferie, 151.
Chemin de fer, 201, 240.
Choléra, 93.
Chose jugée, 47, 458.
Clause compromissoire, 473.
Clause de négligence, 21, 400, 402, 403, 407, 409, 411 et s.
Clause d'exonération, 23, 336 et s.
Clause imprimée, 390.
Clause manuscrite, 390, 395.
Clause marginale, 337.
Coalition, 36.
Coffre à médicaments 2.
Colonie, 472.
Commission, 124, 462.
Commissionnaire, 231.
Compartiment à eau, 222.
Compétence, 333, 471, et s.
Congédiement, 42, 80, 81, 84.
Connaissement, 136 et s., 197, 198, 206, 207, 210, 211, 223, 230, 234, 237, 392, 393, 401, 446, 456, 468, 478.
Connaissement à ordre, 143, 185, 186.
Connaissement à personne dénommée, 187 et s.
Connexité, 471.
Consignataire du navire, 15, 122, 126, 127, 310.
Construction, 9, 259 et s.
Contravention, 283.
Contrebande, 28, 277.
Copropriétaire, 7, 16, 25, 26, 38 et s.
Correspondance, 262.
Correspondance télégraphique, 125.
Corruption, 381.
Cote au véritas, 153.
Coulage, 380 et s., 426, 427.
Courtier maritime, 129 et s.
Créancier hypothécaire, 455.
Débet, 1.
Décès, 93.
Déchargement, 217, 219.
Délai, 1.
Délaissement, 40, 457, 458.
Délégation, 160, 161.
Délit, 411.
Déroutement, 170, 227.
Destinataire, 359, 392, 470.
Diffamation, 81.
Dimanche, 230.
Docks, 171.
Domaine public, 247.
Dommages-intérêts, 30, 67, 81, 130.
Douane, 131, 180, 191, 383.
Droits de pilotage, 83.
Eau, 430.
Eaux françaises, 319, 320.

Echouement, 123, 175, 413, 428.
Eclairage, 242.
Ecoutille, 116.
Emigration, 475.
Emprunt, 63, 251, 256.
Emprunt à la grosse, 298, 299.
Enfléchure, 307.
Enrôlement, 97, 98.
Entrepreneur, 115. 297, 409.
Environ, 166,
Epidémie, 99, 100.
Escale, 94, 170, 239.
Escalier, 242.
Escaut, 466.
Etat, 1, 71, 248.
Etranger, 316, 474, 475, 476, 483.
Exéquatur, 306.
Expertise, 181, 288, 366, 398, 471.
Faillite, 33, 254, 258, 259, 464, 481.
Fautes commerciales, 347.
Fautes du capitaine, 5, 19, 20, 193, 330, 336 et s.
Fautes nautiques, 346.
Fautes personnelles, 350 et s. 400, 406, 415, 425, 435.
Faux, 141.
Fins de non-recevoir, 196 et s.
Force majeure, 119, 393.
Fournitures, 252, 285.
Frais de magasinage, 221.
Frais de pesage, 320.
Frais de port, 459.
Fraude, 460.
Fret, 13, 15, 36, 67, 79, 107, 159 et s., 197, 198, 210 et s., 227 et s., 238, 340, 416, 433, 459, 463, 473, 479.
Fuite d'eau, 385.
Fût, 156, 382, 383.
Gabare, 309.
Gabarage, 177, 378.
Gage, 163.
Gages, 459.
Garantie, 478.
Gens de mer, 88 et s., 389.
Glaces, 164.
Grains, 209, 393.
Gratification, 77.
Grève, 219.
Hangar, 31.
Héritiers, 41.
Hernie, 94.
Huile, 182.
Iloire, 116.
Incendie, 32, 168, 200, 279, 416, 439, 478.
Indivision, 51.
Innavigabilité, 289.
Jauge, 146, 147, 148, 157.
Jugement, 280, 395.
Jugement étranger, 306.
Lest, 422.
Lettre de change, 255, 256, 258, 467, 470.
Lex fori, 436.
Liberté du commerce, 36.
Licitation, 41, 42, 47, 56.
Liquidation judiciaire, 158.
Litispendance, 741.
Loi allemande, 483.
Loi américaine, 393.
Loi anglaise, 89, 90, 138, 317, 320, 450.
Loi du lieu du contrat, 98, 476.
Loi du pavillon, 485.
Loi française, 257, 319, 320, 475.
Machine, 149, 150, 356.
Maladie mentale, 102.
Management, 367, 368, 369, 370.
Manager, 52.
Manifeste, 179.
Manquant, 200, 223, 224, 365, 370, 373, 391.
Marchandises inflammables, 354.
Marques, 207, 387, 393, 446,
Matériel, 314.
Médecin, 2, 100, 281, 296.
Mesures sanitaires, 301.
Mise en demeure, 226.
Monopole, 131.
Naufrage, 309, 486.
Navigation, 348, 407.
Navigation aux 5/8es, 78, 79.
Navigation fluviale, 282, 233.
Navire, 259 et s., 339, 461.
Navire étranger, 88.
Officier, 3, 102.
Opposition, 263.
Ordre public, 80, 133, 200, 343, 344, 345.
Ouvrier, 115 et s.
Panneau, 358.
Passagers, 242 et s.
Passerelle, 117.
Pauillac, 174, 378.
Pêche à la part, 103.
Pelletage, 184.
Périls de la mer, 403, 408.
Pilote, 272, 282, 283, 286, 362.
Pluie, 386.
Poids, 384, 427.
Port, 4, 94, 143, 171, 286, 287, 341, 361, 362, 383.
Port d'armement, 106.
Port insalubre, 99, 100.
Poussière, 232.
Préemption, 60, 61 62.
Prescription, 48, 202, 482.
Prêt à la grosse, 160, 161.
Preuve, 47, 91, 102, 108, 363, 364, 375, 376, 389.
Prime à la navigation, 39, 78.
Primê d'assurance, 64. 462.
Privilège, 65, 66, 112, 129, 160, 161, 221, 258.
Protestation, 266, 267, 269, 328.
Provisions du bord, 255, 256.
Quai, 213.
Quasi-délit, 91, 320.
Rade, 247, 308.
Rampe, 242.
Rapatriement, 22, 71, 104, 105, 106, 113, 114.
Rapport d'experts, 480.
Ratification, 82, 361, 429, 445, 466.
Rats, 412.
Réarrimage, 410.
Récépissé, 137.
Reconnaissance de dette, 48.
Règlement d'avarie, 452, 459, 465.
Renflouement, 303.
Réparations, 115, 313.
Représentant, 72, 128.
Représentation en justice, 264.
Restaurateur, 285.
Retard, 164, 166, 167, 176, 193 et s. 225, 442.
Rétention, 238.
Révocation, 43, 120.
Risques exceptionnels, 357.
Robinet, 377, 385, 422.
Rôle de désarmement, 109.
Rôle d'équipage, 97, 102, 108.
Rouille, 417.
Sacs, 156, 182, 209, 393.
Saisie, 30, 44, 176, 194, 327.
Saisie conservatoire, 487.
Salaires, 50, 73, 74, 75, 84, 85, 95, 102, 108, 109, 114, 132.
Sauvetage, 37, 168, 202, 4?6, 484.
Sauveteur, 444.
Second, 93.
Service réguller, 2, 31.
Simulation, 460.
Société, 46.
Solidarité, 48, 115, 294.
Soupape, 413.
Sous-fret, 162,
Soute, 155.
Subrogation, 160, 450, 451, 464.
Surestaries, 218, 236, 241, 488.
Syndic, 481.
Tabacs, 277.
Tiers-arbitre, 57.
Timbre humide, 141.
Time charter, 158.
Traite, 252, 278.
Transbordement, 172, 173, 178, 216, 363, 388, 422.
Trou, 412.
Tuyau, 412, 414, 415.
Usages de Bordeaux, 197, 378.
Vanne, 151, 377.
Vente, 51, 60, 61, 62, 171, 263, 315.
Vente publique, 181, 183.
Vêtements, 110, 111 113.
Vétusté, 154.
Vice d'emballage, 384, 427, 434.
Vice propre, 149, 356, 382, 385, 431, 461, 469.
Victuailles, 257, 312.
Vidange, 383, 393.
Vide, 288.
Vitesse, 261.
Voie d'eau, 317.
Vol, 151, 250, 389, 418.
Voyage direct, 170.
Voyage intermédiaire, 225.
Vrac, 209.

ARMEMENT.

1. France. — Feuilles. Timbre. (Circulaire du 13 mai 1885). — I, p. 281.

2. Navigation de plaisance. — I, p. 441.

Voir aussi : *Navire.*

ARRÊT.

1. France. — *Abordage. Navire abordeur. Saisie précipitée. Indemnité à l'armateur. Cassation. Non-lieu.* — N'encourt pas la censure de la Cour de cassation l'arrêt qui a condamné les victimes d'un abordage à indemniser l'armateur du navire

abordeur des conséquences d'une saisie conservatoire pratiquée le surlendemain du sinistre, s'il a suffisamment caractérisé le lien qui unit la faute commise et le préjudice souffert, en motivant la condamnation par la précipitation avec laquelle a été opérée la saisie. — Dubuisson c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7.—Cie La Foncière c. Seguro.— Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 129.

2. *Abordage. Saisie précipitée. Dommages-intérêts. Assureur. Tierce-opposition. Rejet pour insuffisance de moyen. Cassation. Non-lieu.* — Ce même arrêt n'est pas non plus sujet à cassation pour avoir dénié qualité à l'assureur, tiers-opposant pour obtenir réduction des dommages-intérêts mis à la charge de l'assuré, s'il a repoussé la tierce-opposition pour insuffisance de moyens. — Cie La Foncière c. Cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 129.

3. *Adoption de motifs. Conclusions explicitement repoussées. Cassation. Non-lieu.* — L'arrêt qui, en faisant siens les motifs d'un jugement, repousse implicitement les conclusions des appelants, n'est pas sujet à cassation pour avoir omis de s'expliquer sur les moyens contenus dans ces conclusions. — Flornoy et fils c. Dambrung et autres. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

4. *Chose jugée. Conditions. Identité d'objet. Délaissement.*—Les juges appelés à valider le délaissement ne sont pas obligatoirement liés par la décision judiciaire prononçant l'innavigabilité d'un navire. Par suite, ne viole pas l'autorité de la chose jugée l'arrêt qui refuse de prononcer le délaissement, lorsque le premier juge saisi de la question d'innavigabilité ne constate pas que le navire ne pouvait point être relevé avec sécurité à destination d'un autre port offrant les ressources nécessaires pour la réparation. — Alibert c. La Foncière. — Cassation, 27 avril 1887, III, p. 10.

5. *Circonstances de fait. Appréciation souveraine.* — Un arrêt qui apprécie de pures circonstances de fait est inattaquable par voie de cassation. — Ephrussi et Cie c. Dreyfus frères et Cie et Cap. Ockenden. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 178.

6. *Conclusions subsidiaires. Adoption de motifs.* — Est suffisamment motivé l'arrêt qui rejette des conclusions subsidiaires prises par l'appelant, en adoptant purement et simplement les motifs des premiers juges, lorsque le jugement de première instance répond aux faits cotés dans lesdites conclusions et démontre qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter. — Compagnie des Messageries maritimes c. Bastoul. — Cassation, 8 juillet 1886, II, p. 137.

7. *Défaut de motifs. Cassation. Clause d'exonération.* — Manque, à un double point de vue, de base légale, l'arrêt qui déclare des armateurs responsables d'avaries subies par une marchandise chargée sur leur navire, sans s'expliquer sur la portée d'une clause de non-garantie stipulée dans le connaissement au profit du transporteur, et sans constater, de la part du capitaine, l'existence d'une faute entraînant la responsabilité de ses commettants. — Worms, Josse et Cie c. Labadie et Cie. — Cassation, 22 juin 1891, VII, p. 113.

8. *Disposition légale non invoquée en appel. Absence de moyen nouveau. Pourvoi admissible.* — L'assureur du fret, qui s'est borné à invoquer devant les juges d'appel les art. 379 et 380 du C. com., pour faire déclarer l'assuré déchu du bénéfice de son contrat, à raison d'une assurance de bonne arrivée et des profits espérés sur la cargaison, que celui-ci aurait ultérieurement contractée et dissimulée, est recevable à se prévaloir aux mêmes fins, devant la Cour de cassation, de l'art. 348 du C. com. Le fait allégué pouvant être, en droit, envisagé au point de vue de ces diverses dispositions légales, ce moyen devant la Cour de cassation n'est pas nouveau. Et ce alors surtout que les juges du fond l'ont d'office examiné et rejeté. — Cie d'Assurances « La Maritime » c. Peulevey. — Cassation, 4 avril 1887, III, p. 5.

9. *Fin de non-recevoir. Absence de motif spécial. Défaut de motifs. Cassation.* — N'est pas suffisamment motivé le jugement qui, sur une fin de non-recevoir tirée de ce que l'action n'a pas été intentée dans le mois, conformément aux articles 435, 436 du C. com., se borne à déclarer que la fin de non-recevoir n'est pas applicable dans l'espèce. — Cie Mixte

de navigation c. Desesquelles. — Cassation, 26 avril 1887, III, p. 9.

10. *Jugement fondé sur deux moyens. Arrêt de réformation. Moyen unique. Cassation.* — Lorsqu'un jugement déclare un vendeur responsable d'une réfaction réglée par des experts, par les motifs « 1° que le certificat des courtiers jurés du port d'embarquement, destiné à vérifier la qualité de la marchandise, n'offrait pas des garanties suffisantes d'exactitude et de sincérité ; 2° qu'en supposant, d'ailleurs, que la marchandise fût saine en apparence, au moment de l'embarquement, il en résulterait, dans tous les cas, qu'elle était infectée « d'un vice caché », et que l'arrêt attaqué pour réformer le jugement dont s'agit s'est expliqué uniquement sur le premier de ces moyens et les a rejetés tous les deux, sans donner sur le dernier, aucun motif à l'appui de sa décision ; ledit arrêt doit être annulé pour défaut de motifs. — Pauwels et Debacker c. Dreyfus. — Cassation, 11 mai 1887, III, p. 11.

11. *Manœuvres frauduleuses. Influence sur la décision d'une cour. Requête civile.* — Constitue un dol personnel, donnant lieu à la requête civile, le fait par une partie d'avoir sciemment et délibérément produit en justice, comme titre original et définitif d'un contrat d'affrètement, une pièce qui n'était qu'un projet d'acte et qui était déjà devenue sans effet ni valeur. Il en est ainsi surtout lorsque, pour donner une apparence de validité à cette pièce, la partie qui l'a produite y avait inséré frauduleusement une mention mensongère. En conséquence, doit être annulé l'arrêt de la cour qui, induite en erreur par ces manœuvres frauduleuses, a accordé créance à la pièce nulle et falsifiée et l'a prise comme base de sa décision. — Woorkmann Clark et Cie c. Strauss. — Aix, 24 décembre, annulant Aix, 9 juillet 1887, III, p. 177 et 565.

12. *Moyens négligés. Cassation.* — L'arrêt qui ne s'explique pas sur tous les moyens proposés par les parties est sujet à cassation. Spécialement, est nul pour défaut de motifs l'arrêt qui, sans statuer sur la portée d'une clause d'exonération invoquée par l'armateur, condamne ce dernier, conjointement avec le capitaine, à payer au consignataire la valeur des manquants, en se bornant à repousser les fins de non-recevoir soulevées par eux. — Lindsay Gracie et Cie c. Simon. — Cassation, 7 décembre 1892, VIII, p. 272.

13. *Règlement du Hâvre. Entrée et sortie du port. Vapeurs. Droit à toute marée de nuit. Entrée à six heures du soir. Arrêt. Absence de faute. Cassation. Non-lieu.* — L'article 2 du règlement du port du Hâvre admet sans conditions les navires à vapeur à entrer et sortir par les écluses à toutes les marées de nuit. L'arrêt, qui ne relève aucune faute à la charge du capitaine qui a appareillé à six heures du soir pour entrer dans ce port, est donc respectueux de la loi et échappe à la censure de la Cour suprême. — Dubuisson c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7.

14. *Surestaries. Omission de la mention que le délai des staries a été dépassé. Absence de base légale. Cassation.* — L'arrêt qui condamne au paiement de surestaries, sans mentionner que le délai des staries a été dépassé, manque de base légale et viole les dispositions de l'art. 274 du Code de commerce. — Ephrussi et Cie c. Dreyfus frères et Cie et cap. Ockenden. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 178.

15. Espagne. — *Affirmation d'un fait. Pourvoi. Charge de la preuve.* — Lorsqu'un arrêt affirme dans ses motifs l'existence d'un traité, en l'espèce d'une convention de réciprocité avec l'Angleterre, c'est à celui qui se pourvoit contre l'arrêt à démontrer l'inexistence de ce traité ou son inapplicabilité à l'espèce. — Société Maritime de Biscaye c. Ch. Stewart, marquis de Londonderry. — Cour suprême de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

16. Italie. — *Arrêt rendu en France. Renvoi aux motifs du jugement. Validité en France. Exéquatur en Italie. Nécessité.* — Un arrêt d'une cour d'appel française, qui, dans ses considérants, se réfère aux motifs du jugement de première instance, ne peut être tenu pour nul, au sens de l'article 141 du Code de procédure français, et les juges, auxquels on en demande l'exéquatur, ne pourraient le déclarer nul en vertu de l'article 361 du Code de procédure italien, pour cette raison que les formes in-

trinsèques ou extrinsèques des actes et des jugements des autorités étrangères sont réglées et jugées d'après la loi du lieu où ils sont prononcés, et non par celle du Royaume.—Di Salvo c. Barrère. — Palerme, 4 août 1893 , IX, p. 308.

Voir aussi : *Cassation, Garantie.*

ARRIMAGE.

DIVISION

Chap. I : *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Jurisprudence.* Sect. 1. *De la constatation et de la preuve de l'arrimage.* Sect. 2. *Des fautes d'arrimage.* Sect. 3. *De la responsabilité de l'arrimage.* Sect. 4. *Des clauses d'exonération.*

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Décret relatif à l'arrimage à bord des navires de commerce. — IX, p. 658.

CHAPITRE II
Doctrine.

2. FRANCE. — Arrimage des navires de commerce. (H). — IX, p. 646.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

SECTION 1
De la Constatation et de la Preuve de l'arrimage.

3. FRANCE. — *Connaissement. Constatation par un expert du Lloyd maritime. Expertise judiciaire.* — Il n'y a pas lieu à la nomination d'un expert judiciaire, lorsque, selon une clause du connaissement, un expert du Lloyd maritime a constaté, à l'arrivée, le bon arrimage du navire. — Giraud frères c. capitaine Boulduire. — Marseille, 22 février 1889, V, p. 66.

4. *Déchargement. Avaries. Vice d'arrimage. Preuve. Rapport d'experts. Rapport d'un capitaine visiteur. Préférence.* — Lorsque des avaries sont constatées sur un chargement, les conclusions vagues et contradictoires de deux rapports d'experts, qui n'ont examiné la marchandise qu'après la mise à terre, ne constituent que de simples présomptions ne pouvant prévaloir contre les déclarations catégoriques d'un capitaine-visiteur, qui a vu la marchandise avant son déchargement, pour faire admettre que les avaries sont la conséquence d'un arrimage défectueux dont le capitaine serait responsable. — Cie de Navigation Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani. — Rouen, 31 décembre 1894, X, p. 601.

5. *Vice d'arrimage. Affréteur. Défaut de constatation. Fin de non-recevoir.* — L'affréteur ne peut être admis à se plaindre de vices d'arrimage qu'il a négligé de faire constater régulièrement avant le commencement du déchargement. — Cap. Krutzfeldt c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

6. BELGIQUE. — *Constatations. Règles du port d'arrivée. Application.* — Les constatations relatives à l'arrimage doivent se faire dans la forme et suivant les règles usitées au port d'arrivée.— Rizerie St-Joseph c. cap. Caffiero. — Anvers, 20 juillet 1892, VIII, p. 129.

7. *Examen par experts. Capitaine. Absence d'obligation légale. Usage d'Anvers. Présomption.* — Si un usage constant et admis à Anvers, usage sanctionné par la jurisprudence, a introduit cette procédure absolument utile et recommandable, en principe, aucune disposition légale n'oblige un capitaine à faire examiner son arrimage par des experts, ni conséquemment à faire déposer le rapport qui aurait été dressé ; sauf à voir invoquer contre lui la présomption résultant du défaut d'expertise ou d'absence de rapport déposé, quand il est avéré qu'il y a un rapport des experts arrimeurs et qu'on peut en effectuer le dépôt. — Meyers c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

8. *Petit cabotage. Arrimage. Vérification.* — La circonstance que le voyage fait est de petit cabotage n'exonère pas le capitaine de l'obligation de faire vérifier l'arrimage. — Linden c. cap. Brochett. — Anvers, 22 novembre 1892, VIII p. 396.

9. ITALIE. — *Mélange. Défaut de certificat d'arrimage. Preuve du cas fortuit.* — Si la marchandise chargée

sur le navire s'est mélangée au cours du voyage avec une autre marchandise, et si le capitaine ne s'est pas pourvu d'un certificat de bon arrimage, le capitaine ou le consignataire qui le représente aura à établir que le mélange n'est pas résulté d'un défaut de chargement, mais bien d'un cas fortuit. — Banque de Gênes et Gattorno c. Noli. — Gênes, 17 juillet 1891, VIII, p. 153.

10. *Mélange. Avarie. Fortune de mer. Bon arrimage. Preuve.* — Lorsqu'il y a avarie par suite du mélange des marchandises constaté à l'arrivée du navire au port de destination, le capitaine est libéré de toute responsabilité en prouvant, non seulement une fortune de mer éprouvée par le navire en cours de route, mais aussi le bon arrimage des marchandises. — Noli c. Gattorno et Banque de Gênes. — Gênes, 22 décembre 1892, VIII, p. 422.

11. TUNISIE. — *Clause de déchargement sous palan. Marchandises avariées. Capitaine. Absence de certificat d'arrimage. Non-constatation par expert. Débarquement sans avis au destinataire.* — Doit être déclaré responsable des dommages subis par la cargaison en cours de route le capitaine qui, arrivant en avaries, ne produit pas de certificat de bon arrimage, ne fait pas constater cet arrimage par expert et décharge les marchandises avant même d'avoir avisé le destinataire de leur arrivée. — Il en est ainsi surtout lorsque, d'après la charte-partie, le déchargement devait avoir lieu sous palan. — Claude Morrin c. Mosès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

12. *Vice d'arrimage. Expertise au départ et à l'arrivée. Constatation suffisante.* — Un vice d'arrimage est suffisamment établi par deux expertises faites, l'une avant le départ, l'autre après l'arrivée du navire au port de destination. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

SECTION 2

Des Fautes d'arrimage.

13. FRANCE. — *Alcool. Matières dangereuses. Arrimage défectueux. Armateur. Faute personnelle.* — Est responsable des suites de l'incendie causé par le bris de dames-jeannes d'alcool la compagnie propriétaire du navire qui a commis la faute personnelle d'avoir laissé embarquer et placer à l'endroit où elles l'ont été, ou dans tout autre lieu du bord qui n'aurait pas été spécialement affecté à cette destination, des dames-jeannes d'alcool qui sont des matières inflammables, dangereuses, et dont elle prohibe aux passagers l'embarquement et de n'avoir pas, pour sauvegarder la sécurité du chargement et des passagers, surveillé l'embarquement et l'arrimage de ce liquide. — Cie Gén. Transatlantique c. Vacongne et Antier. — Cassation, 12 février 1890, V, p. 609.

14. *Cuirs et maïs frais à l'embarquement. Capitaine. Absence de faute.* — Le capitaine ne commet aucune faute d'arrimage par le fait d'embarquer des maïs et des cuirs dans un état de fraîcheur pouvant amener une fermentation. — Lanuza et Cie c. Société générale des Transports maritimes. — Marseille, 16 octobre 1889, V, p. 660.

15. *Manifeste. Déclaration de greniers de blé. Article spécial. Sacs pour l'arrimage. Blé vidé dans ces sacs. Poids non déclaré. Absence de faute.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, sous des articles distincts, des greniers de blé d'un poids déterminé, et, sous un dernier article, un certain nombre de sacs à grains ayant servi pour les besoins de l'arrimage, la douane ne saurait lui reprocher aucune omission pour n'avoir pas déclaré le blé constaté à l'arrivée dans ces derniers sacs portés aux autres articles, alors qu'il est démontré, par le pesage des Docks et par les connaissements, que ce blé était compris dans la quantité déjà déclarée. — Cap. Tindale c. La Douane. — Hâvre, 8 mai 1893, IX, p. 239.

16. *Manifeste en Douane. Déclaration de greniers de blé. Sacs pour l'arrimage. Omission. Loi du 4 germinal an II. Contravention.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, un certain nombre de greniers de blé d'un poids déterminé, et a omis de déclarer un certain nombre de sacs à grains, que la douane a reconnu à l'arrivée contenir du blé, il a contrevenu à l'article 2, titre II, de la loi du 4 germinal an II, d'après lequel le manifeste doit

exprimer non seulement le poids et la nature de la marchandise, mais encore les conditions dans lesquelles elle est importée. Vainement, le capitaine alléguerait que le blé contenu dans les sacs est du blé déclaré qu'on y a placé dans l'intérêt de l'arrimage, le poids total reconnu n'étant pas supérieur aux chiffres des connaissements. — Douane c. Cap. Tindale. — Hâvre, 3 août 1893, IX, p. 203.

17. *Marchandise liquide. Marchandise sèche. Superposition. Absence de vice d'arrimage. Coulage par mauvais temps.* — Ne constitue pas un vice d'arrimage le fait par le capitaine de placer une marchandise sujette à coulage au-dessus d'une marchandise sèche, pourvu qu'il existe entre elles une séparation suffisante. Spécialement, il n'y a pas de faute du capitaine à mettre des barriques de vin dans un entrepont superposé à la cale où sont arrimées des balles de peaux de chèvres, si l'entrepont a des cloisons normalement étanches. Le coulage des vins arrimés dans de telles conditions, survenu par suite du mauvais temps, est une fortune de mer dont le capitaine n'est point responsable. — Margerel c. Cie de Navigation mixte. — Marseille, 12 janvier 1893, VIII, p. 375.

18. *Sacs mélangés avec des fûts. Vice d'arrimage. Avaries. Faute du capitaine. Armateur responsable.* — Le vice d'arrimage constitue une faute du capitaine. En conséquence, les avaries causées par l'arrimage de sacs de raisins secs parmi des fûts de vin engagent sa responsabilité et, par suite, celle de l'armateur. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. Génestal et Delzons.—Rouen, 15 juin 1894, X, p. 211.

19. Allemagne. — *Arrimage serré. Usages locaux. Balles coupées. Capitaine. Absence de faute.* — L'arrimage serré, conforme aux usages locaux, ne constitue pas une négligence ; il n'y a pas de faute en ce cas à la charge du capitaine à couper les balles, ce qui est la conséquence de cet arrimage. — Cap. Richard S. Windsor c. la Deutsche Nationalbank. — Trib.sup. hans., 6 novembre 1888, V, p. 249.

20. *Arrimage serré. Balles coupées. Abus.* — On doit considérer comme défectueux un arrimage trop serré qui oblige le capitaine à couper les balles, la loi, en renvoyant aux usages maritimes, n'entendant pas en valider les abus. — Cap. Richard J. Windsor c. la Deutsche Nationalbank. — Tribunal de l'Empire, 6 février 1889, V, p. 677.

21. Angleterre. — *Poivres. Echauffement.* — Il y a vice d'arrimage dans le fait de charger au-dessus de poivres une marchandise susceptible, en s'échauffant, d'augmenter l'humidité naturelle du poivre. Cependant une fois que le vice d'arrimage est établi, le juge n'a pas à examiner, dans le calcul du dommage, s'il s'agit d'une marchandise de nature délicate et qui souvent s'avarie par vice propre. — Gilfillan c. Cap. Horsley. — Haute-Cour de justice, 5 juin 1891, VII, p. 170.

22. Etats-Unis. — *Pâtes et fruits verts.* — Constitue un vice d'arrimage le fait de placer dans un même compartiment de la cale, des pâtes et des fruits verts. — Paturzo et Cie Française. — District Sud de New-York, 8 juin 1887, III, p. 488.

Section 3

De la responsabilité de l'arrimage.

23. France. — *Capitaine. Responsabilité.* — Le bon arrimage du navire est une des principales attributions du capitaine ; toute faute commise dans cette opération engage sa responsabilité et, par voie de conséquence, celle de l'armateur. — Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 192.

24. *Capitaine. Arrimage défectueux. Marchandises dangereuses. Alcool. Ignorance de leur contenu. Nouvel arrimage. Sinistre. Armateur responsable.* — Quoique le capitaine réponde, en principe, de l'arrimage du navire, on ne saurait lui faire supporter les conséquences de l'arrimage défectueux d'un chargement (en l'espèce, des dames-jeannes d'alcool) dont l'armateur lui a laissé ignorer le contenu, alors que le sinistre s'est produit pendant le nouvel arrimage auquel a procédé le capitaine, dès qu'il a connu la nature dangereuse de la marchandise.— Cie Gén. Transatlantique c. Comité des assureurs de Hambourg. — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 135.

25. *Chargement de bois. Vice d'arrimage. Faute des chargeurs. Capitaine. Irresponsabilité.* — Le capitaine n'est pas responsable pour n'avoir pas transporté toute la quantité de marchandise qu'il s'était engagé à transporter, si cette inexécution partielle de son engagement est imputable à un vice d'arrimage causé par la faute des chargeurs. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

26. ANGLETERRE. — *Armateur. Responsabilité.* — L'armateur est responsable de l'arrimeur comme des autres personnes employées au service du navire. — Steinmann c. Arjer Line. — Cour suprême de judicature, 21 mars 1891, VII, p. 64.

27. *Capitaine. Responsabilité.* — Le capitaine est rigoureusement responsable des défectuosités de son arrimage. — Gilfillan c. cap. Horsley. — Haute Cour de justice, 5 juin 1891, VII, p. 170.

28. *Assurances maritimes. Fautes d'arrimage. Fautes de navigation. Interprétation* — Lorsqu'un navire ayant été chargé de marchandises qui, après leur débarquement, ont laissé à bord une odeur, de nature à endommager gravement les marchandises qui seront à nouveau chargées, aucune mesure de désinfection n'a été prise par l'armateur, l'assureur de ce dernier, qui n'a garanti que les pertes ou dommages provenant d'une faute de navigation, ne saurait répondre des avaries survenues sur un chargement par suite de cette négligence, laquelle ne peut être considérée que comme une faute d'arrimage. — Haute Cour de justice, 4 mai 1889, V, p. 88.

29. ITALIE. — *Déchargement. Retard. Vice d'arrimage. Surestaries.* — Le réceptionnaire de la marchandise ne peut être tenu de payer des surestaries, quand le retard est provenu de l'état de la marchandise au moment du déchargement (en l'espèce de la poix durcie pendant le voyage) ou des conditions dans lesquelles elle se trouvait arrimée dans le bateau. — Carlo Raggio c. Raeburn et Vérel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 603.

30. TUNISIE. — *Agent de l'affréteur. Surveillance. Capitaine. Responsabilité.* — Le capitaine est toujours responsable de l'arrimage, alors même qu'un agent du chargeur a été envoyé à bord pour en surveiller les opérations. — Cap. Tricae c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

SECTION 4

Des clauses d'exonération.

31. *Connaissement. Armateur. Clause de non-garantie. Restriction aux fautes d'arrimage et de navigation.* — La clause de non-garantie du poids, des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine, étant restrictive du droit commun, doit être prise dans son sens le plus étroit. En conséquence, elle n'exonère l'armateur des faits du capitaine qu'en tant qu'ils s'appliquent à l'arrimage et à la navigation, et ne saurait le dispenser de livrer tout ce qui a été pris en charge. — Société maritime Algérienne c. Grandin frères et autres. — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

32. *Connaissement. Clause d'exonération des faits du capitaine. Vice d'arrimage. Inapplication.* — Vainement le capitaine invoquerait-il une clause insérée aux connaissements et exonérant d'une façon générale l'armateur de la négligence, défaut ou erreur de jugement du capitaine et de l'équipage, cette clause ne pouvant s'appliquer, dans son esprit, qu'aux risques de navigation proprement dits et non aux négligences commises dans les conditions de l'embarquement lui-même. Il en est ainsi surtout lorsque la clause générale d'exonération vise si peu les fautes d'arrimage qu'il est question de celles-ci dans une autre clause spéciale. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. Génestal et Delzons. — Rouen, 15 juin 1894, X, p. 211.

33. *Connaissement. Clause d'exonération. Vice d'arrimage. Armateur. Responsabilité.* — L'arrêt qui, sans contester en droit la légitimité d'une clause d'irresponsabilité en faveur de l'armateur, l'interprète en ce sens qu'elle n'est applicable qu'aux fautes commises au cours de la navigation, et qui, établissant qu'en fait l'avarie provient d'un vice d'arrimage imputable à l'armateur, rend l'armateur responsable du dommage, ne viole aucune disposition de loi. — Hay c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 180.

34. *Connaissement. Clause d'exonération. Marchandises inflammables. Capitaine. Ignorance de leur contenu. Arrimage dans la soute aux poudres. Armateur. Responsabilité.* —La clause du connaissement, qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, ne le dégage pas des conséquences de sa faute personnelle. Spécialement, la compagnie de transports qui a fait charger des marchandises inflammables sans les signaler en temps utile au capitaine, répond des conséquences de leur arrimage dans la soute aux poudres, que le capitaine a opéré par ignorance de leur contenu, et cela quoique la compagnie fût exonérée par les connaissements de tous vices d'arrimage. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpf. — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 132.

35. Allemagne. — *Clause de négligence. Arrimage serré. Balles coupées. Usages locaux. Abus. Capitaine. Responsabilité.* — La clause « de négligence » est licite et couvre tous les dommages arrivés à la marchandise ; mais elle ne peut exonérer l'armateur de ses fautes personnelles. La responsabilité de l'armateur est engagée par un arrimage défectueux, et on doit considérer comme tel un arrimage trop serré qui oblige le capitaine à couper les balles, la loi en renvoyant aux usages maritimes n'entendant pas en valider les abus. — Cap. Richard J. Windsor c. Deutsche Nationalbank. — Trib. de l'Empire, 6 février 1889, V, p. 677.

36. Angleterre. — *Arrimage défectueux. Clause d'irresponsabilité. des armateurs. Arrimage fait à Liverpool par un entrepreneur. Armateurs. Responsabilité.* — La clause par laquelle l'armateur s'est exonéré de la responsabilité de toute faute commise par un de ses préposés ne peut être invoquée dans le cas d'une avarie occasionnée par un arrimage défectueux, lorsque cet arrimage a été effectué par un entrepreneur qui n'était pas l'employé des armateurs. Hugo Brown et Cie c. The Wylo Co. — Assises de Liverpool, 21 mars 1889, V, p. 87.

37. Belgique. — *Clause exonérant l'armateur des fautes « of neglect or default whatever in navigating ». Interprétation. Arrimage défectueux. Armateur responsable.* — La clause d'irresponsabilité « any loss or damages from any act of neglect or default whatever of the pilot, master of mariners in navigating the steamer being always excepted » ne porte que sur les fautes de navigation parmi lesquelles ne figure certainement pas l'arrimage défectueux au port d'embarquement. — Aulit et Cie c. Cap Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 411.

38. Tunisie.—*Affrètement. Clause « franc d'avaries communes ». Tuyaux de grès. Bris. Vice d'arrimage. Avarie particulière.* — Le bris de tuyaux de grès, par suite d'un vice d'arrimage, constitue une avarie particulière, et ne saurait tomber sous le coup de la clause « franc d'avaries communes », insérée dans la charte-partie. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p, 310.

V. uassi : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Chargement, Charte-partie. Connaissement, Destinataire, Expertise, Force majeure, Incendie, Mesure étrangère, Navigation, Navire.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Affréteur, 5.
Agent de l'affréteur, 30.
Alcool, 13, 24.
Armateur, 13, 24, 26, 30 et s.
Arrimage serré, 19, 20, 35.
Assureurs, 27.
Avarie, 4, 10.
Balles coupées, 19, 20, 34.
Blé, 15, 16.
Bois, 24.
Capitaine, 7, 14, 23, 24, 25, 27, 30.
Capitaine visiteur, 4.
Certificat d'arrimage, 9, 11.
Chargeur, 25.
Clause d'exonération, 30 et s.
Clause « franc d'avarie commune » 37.
Connaissement, 3.
Coulage, 17.
Cuirs, 14.
Déchargement, 4.
Destinataire, 11.
Déchargement sous palan, 11.
Echauffement, 21.
Expert, 3, 4, 7, 11, 12.
Expert du Lloyd, 3.
Fin de non-recevoir, 5.
Fortune de mer, 10.
Fruits verts, 27.
Fûts, 18.
Liquide, 17.
Maïs, 14.
Manifeste, 15, 16.
Mauvais temps, 17.
Mélange, 9, 10.
Pâtes, 22.
Petit cabotage, 8.
Poivres, 21.
Port d'arrivée, 6.
Preuve, 4, 9, 10.
Sacs, 15, 16, 18.
Soute aux poudres, 34.
Surestaries, 29.
Tuyaux de grès, 37.
Usages d'Anvers, 7.
Usages locaux, 19, 35.
Vice d'arrimage, 4, 5, 12. 17, 18, 25, 29, 31.

ARRIMEURS.

Voir : *Capitaine, Manquant.*

ARTICLES PRÉCIEUX.

Allemagne. — Argent. Monnaie. (Règles de Hambourg). — I, p. 279,

ASSIGNATION.

1. ANGLETERRE. — *Tribunaux anglais étranger ne résidant pas en Angleterre. Visa du consul.* — L'exploit délivré à l'étranger à un étranger doit porter le visa du consul anglais, sinon il est nul. — Ford c. Meiske. — Haute-Cour de justice, banc de la Reine, 16 novembre 1885, I, p. 533.

Voir aussi : *Défendeur, Juridiction. Société.*

ASSISTANCE MARITIME.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Jurisprudence*; Sect. 1. *De l'obligation d'assistance*; Sect. 2. *Du caractère de l'assistance* ; Sect. 3. *De l'indemnité d'assistance* ; Sect. 4. *Des contrats en haute mer* ; Sect. 5. *Du caractère de l'avarie* ; Sect. 6. *De la loi applicable.*

CHAPITRE I

Législation.

1. *Congrès d'Anvers.* — Règlement. Principes. — I, p. 427, 433.

2. *Congrès de Bruxelles.* — Solution adoptée. — IV, p. 369.

3. *Congrès de Gênes.* — Résolutions. — VIII, p. 180.

4. ETATS-UNIS. — Loi sur l'assistance en mer (4 septembre 1890). — VI, p. 627.

5. FRANCE. — Convention entre la France et l'Angleterre sur le sauvetage et l'assistance en mer (23 octobre 1889), V, p. 704.

6. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce. — VI, p. 637.

7. RUSSIE. — Principes du Code de commerce maritime Russe. — X, p. 813.

CHAPITRE II

Doctrine.

8. A propos de l'abordage de l'*Elbe* et du *Cramthie.* Des devoirs d'assistance. Droit comparé. (M. Autran). — X, p. 666.

9. Résumé des principes actuellement en vigueur sur le sauvetage et l'assistance dans la législation et la jurisprudence des divers pays (M. G. Benfante). — V, p. 564.

10. Du Mode de rémunération. (M. Jacobs). — I, p. 668.

11. ITALIE. — Assistance et sauvetage. Questions posées au Congrès de Droit maritime de Gênes. — VII, p. 383.

12. NORVÈGE. — Indemnité. Conventions. Tribunaux. Droit de les modifier. L'article 91 de la loi maritime norvégienne donne aux tribunaux le droit de modifier l'indemnité d'assistance fixée par la convention des parties dans le cas où elle leur paraît exagérée. — (Note) II, p. 613.

CHAPITRE III

Jurisprudence.

SECTION 1

De l'obligation d'assistance.

13. BELGIQUE. — *Refus d'assistance. Défaut de sanction légale Perte du navire en détresse.* — Aucune disposition légale ne prévoit le refus d'un navire d'assister un bateau en détresse. Si ce refus a occasionné la perte dudit bateau, celui qui a refusé son assistance ne peut être déclaré responsable. — Hofmann c. Kraff. — Anvers, 11 juillet 1887, III, p. 343.

SECTION 2

Du caractère de l'assistance.

14. FRANCE. — *Perte de la machine. Equipage à bord. Simple assistance.* — Un vapeur privé par un accident de l'usage de sa machine, n'ayant qu'une voilure insuffisante, et obligé, à cause du mauvais temps, de jeter uue partie de sa cargaison, ne peut cependant être considéré comme une épave, lorsque l'équipage ne l'a pas abandonné et qu'il lui reste encore des moyens de lutter contre la mer et le vent. En conséquence, on doit qualifier secours et assistance et non pas sauvetage le fait d'un autre vapeur qui l'a pris à la remorque et l'a conduit dans un port de refuge. Le remorqueur a donc droit, en pareil cas, non au tiers de la valeur du navire et de sa cargaison, mais à une rémunération proportionnée aux dépenses faites, aux risques courus, au temps perdu et au service rendu. — Herbert et Hawkins c. d'Orbigny et Faustin fils. — Marseille, 19 mai ; Aix, 28 juillet 1891, VII, p. 126.

15. *Dérangement de la machine. Contrat avec un remorqueur. Avaries*

particulières. Règle X d'York et d'Anvers. Inapplicabilité. — Lors donc qu'un navire, s'étant trouvé, par une mer belle et sous une faible brise, dans l'impossibilité de faire fonctionner sa machine, a fait un engagement avec un remorqueur pour achever son voyage, bien qu'il n'y eût aucun danger immédiat, ainsi que cela résulte du rapport de mer et de cette double circonstance que le capitaine a traité sans consulter l'équipage et a tout d'abord refusé les offres d'un premier remorqueur, l'assistance obtenue dans ces conditions constitue un simple remorquage et ne saurait à ce titre entrer en avaries grosses. Vainement donc, le capitaine invoquerait-il la règle X d'York et d'Auvers, qui n'est inapplicable qu'aux relâches. — Cap. Lorrain c. Humbert et Noël et Wolter. — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 435.

16. *Caractère. Péril nécessaire. Signal de détresse N. C. Insuffisance.* — Il y a assistance et non seulement remorquage, toutes les fois que le navire secouru se trouve en péril. Le caractère de ce péril nécessaire résulte suffisamment des énonciations du rapport de mer indiquant que le navire, après deux ou trois jours d'une navigation difficile, continuait à embarquer beaucoup d'eau et ne pouvait plus éviter les roches ; et de ce fait, que le navire portait à tribord le signal de détresse N. C. — Cap. Wildebord c. Cap. Richard. — Lesparre, 22 janvier 1891. — VI, p. 561.

17. *Echouement. Risque d'enlisement. Absence de péril imminent.* — L'état d'un navire échoué sur une place, où il court le risque de s'enliser et de se perdre, constitue un péril grave, mais non un péril imminent exposant la vie du capitaine et de ses hommes. — Cap. Heckscher c. Cap. Roy. — Marseille, 21 juillet 1891, VII, p. 162.

18. *Echouement. Absence de péril. Remorqueur. Assistance. Sauvetage. Assimilation impossible. Indemnité proportionnelle.* — Lorsqu'un navire, s'étant échoué, par un temps calme, se trouve dans une situation qui n'a rien de périlleux, mais telle qu'il ne peut continuer sa route par ses propres moyens, l'aide que lui offre et que lui donne un remorqueur pour se renflouer, sans courir aucun danger, ne saurait être considérée comme un sauvetage, mais comme une simple assistance, donnant lieu seulement à une indemnité proportionnelle au service rendu et aux difficultés de l'opération. — Société de Remorquage c. Cie Française de l'Afrique Occidentale. — Marseille, 19 juin 1894, X, p. 87.

19. *Navire échoué. Impossibilité de se renflouer. Remorqueur. Secours. Remorquage. Assimilation impossible. Droit à une indemnité.* — Ne constitue pas un simple remorquage le secours donné par deux remorqueurs à un vapeur échoué, qui avait vainement essayé de se renflouer par les efforts de sa machine. Il y a donc lieu, dans ce cas, d'allouer aux deux remorqueurs une indemnité proportionnée au service rendu. — Société de remorquage c. Compagnie de Navigation Mixte. — Marseille, 13 novembre 1892, IX, p. 748.

20. Allemagne. — *Remorquage. Distinction.* — Lorsqu'après un essai infructueux de remorquage, il a fallu recourir à des mesures d'un caractère exceptionnel, notamment amener un grand nombre de remorqueurs, on ne peut considérer ces services comme de simples actes de remorquage, alors surtout que la somme par l'auteur de l'assistance a été considérable. — Additks c. Cie de Remorquage «L'Union». — Trib. sup. hans., 5 octobre 1886, III, p. 212.

21. *Assistance dans les eaux intérieures. Règles applicables.* — L'assistance en cas de danger de mer peut aussi avoir lieu dans les ports, fleuves et eaux intérieures, et même après que le navire atteint son lieu de destination. — Robert M. Sloman c. A. Flint. — Trib. sup. hans., 11 mars 1889, V, p. 680.

22. Belgique. — *Simple envoi d'allèges. Indemnité. Non-lieu.* — Pour qu'il y ait assistance, il faut qu'il y ait service d'assistance rendu par celui qui réclame l'indemnité ou par ses préposés ; le simple emploi d'allèges ne permet pas à leur propriétaire de réclamer une indemnité d'assistance, quand, d'ailleurs, les bateliers de ces allèges n'ont pas coopéré à l'assistance. — Liévin Lissnyder et Ch. Debbandt c. Polydore Dubois, Samuel et Friedeberg et Banque d'Anvers. — Anvers, 13 février 1893, VIII, p. 706.

23. *Assistance forcée. Dommages-intérêts. Indemnité d'assistance. Non-lieu.*— Quand un bateau a été amené de force le long d'un autre en danger de sombrer et qu'il a ainsi subi un dommage, ce fait donne naissance à une action *ex quasi-delicto* en paiement de dommages-intérêts, mais non à une action en paiement d'indemnité d'assistance. — Liévin Lissnyder et Ch. Debbandt c. Polydore Dubois, Samuel et Friedeberg et Banque d'Anvers. — Anvers, 17 février 1893, VIII, p. 706.

24. NORVÈGE. —*Assistance. Sauvetage. Détermination.*— Le secours donné à un navire dans une situation dangereuse peut fort bien constituer un véritable sauvetage, alors même que le navire sauveteur et l'autre se livraient de concert à la pêche dans le même fjord.— Christiania, 2 mai 1885, II, p. 611.

25. *Caractère. Chenal dangereux. Difficultés graves. Sauvetage.* — Il y a sauvetage et non pas seulement assistance lorsque le navire, sans être exposé à un danger particulier, éprouve, pour arriver à l'endroit où se trouve le navire échoué, des difficultés si grandes qu'il est obligé de prendre, pour le piloter, des pêcheurs dont il n'est pas sûr et que le capitaine est obligé de jeter la sonde à tout moment. — Christiania, 8 juin 1886, III, p. 646.

26. PAYS-BAS. — *Navire sans direction. Définition.* — Quand le capitaine a dû quitter le navire qui n'offre plus de sûreté à l'équipage, ce navire doit être considéré comme sans direction, dans le sens de l'article 562 du Code de commerce néerlandais, même dans le cas où, plus tard, le capitaine se trouve à bord des remorqueurs, qui vont au secours du navire, sans toutefois être chargé de la direction de ces remorqueurs. — Cie des Steamers Remorqueurs à Nieuwidiep et à Ymuden c. A. A. Jones.— Amsterdam, 20 février 1888, IV, p. 474.

SECTION 3
De l'Indemnité d'Assistance

27. FRANCE. — *Indemnité. Fixation.* — L'indemnité d'assistance doit être proportionnée à la valeur du navire secouru et au danger qu'il courait lorsqu'il a été assisté. — Cap. Wildebord c. cap. Richard. — Lesparre, 22 janvier 1891, VI, p. 561.

28. *Indemnité. Fixation.* — Il y a lieu de tenir compte, dans l'appréciation de l'indemnité d'assistance, de la valeur du navire secouru et de ce fait que le navire assistant n'est pas destiné à des opérations de ce genre. — Cap. Legrand c. cap. Sanchez.— Dunkerque, 3 février 1891, VII, p. 542.

29. *Indemnité. Fixation.* — L'indemnité pour assistance fournie à un navire en pleine mer doit être fixée d'après les circonstances. Il faut tenir compte notamment de la situation périlleuse dans laquelle se trouvait le navire assisté, aussi bien que des dépenses faites et des dangers courus par l'assistant.— Butter c. cap. Scoubar. — Dunkerque, 27 juillet 1886, II, p. 294. — Cie de Remorquage c. cap. Declerc. — Hâvre, 28 avril 1885, I, p. 374.

30. *Indemnité. Fixation* — Le chiffre de 25.000 francs fixé à forfait pour l'indemnité d'assistance n'est pas exagéré, lorsque le navire assisté valait 125.000 fr. et qu'il a été sauvé d'une perte totale. — Cap. Heckscher c. cap. Roy. — Marseille, 21 juillet 1891, VII, p. 162.

31. *Indemnité. Fixation. Déroutement. Augmentation.* — L'indemnité due pour assistance procurée à un navire en détresse, doit être large et rémunératrice Il y a lieu de tenir compte des dangers courus par l'assisté, des efforts déployés par l'assistant et de la valeur en risque. Spécialement, l'indemnité doit être plus étendue lorsque, sur la demande de l'assisté et dans son intérêt exclusif, l'assistant a consenti, au lieu de continuer sa route sur un port voisin, à revenir en arrière et à conduire l'assisté dans un port à sa convenance.— Cap. Sending et Léger c. cap. Vannorbecke et Brostrom et Cie. — Hâvre, 9 juillet 1889, V, p. 360.

32. *Indemnité. Fixation. Déroutement. Remorquage dans le golfe de Gascogne.* — L'indemnité d'assistance doit être calculée par les tribunaux, en tenant compte des circonstances de la cause, et particulièrement du déroutement et des dangers qu'offre le remorquage dans le golfe de Gascogne pour un navire qui n'a pas été construit à cet effet. — John Cosy c. Société des Forges de Denain et

d'Anzin. — Dunkerque, 24 décembre 1889, VI, p. 274.

33. *Indemnité. Tribunaux. Eléments d'appréciation. Outillage perfectionné.* — Le tribunal doit tenir compte dans l'indemnité d'assistance des moyens exceptionnels dont dispose le navire assistant, de l'outillage perfectionné qu'il a à bord, et de ce fait qu'il est spécialement affecté à des opérations de sauvetage, et que l'opération de sauvetage est entreprise à forfait. — Cap. Milès, c. cap. Heckscher. — Aix, 3 août 1892, VIII, p. 52.

34. *Indemnité. Détermination par les tribunaux. Condition. Contestation ou collision entre les capitaines.* — Il n'appartient aux tribunaux de déterminer la rémunération due pour assistance ou sauvetage d'un navire que s'il y a contestation entre les capitaines sur le chiffre de cette rémunération ou si un tiers intéressé (en l'espèce, la compagnie assureur du navire assisté) vient alléguer une entente frauduleuse des capitaines pour en exagérer le montant. — Association de sauvetage de Londres c. Lescalle. — Alger, 14 juin 1893, IX, p. 496.

35. *Navire sauveteur. Affréteur au mois. Intervention au procès. Conventions particulières. Influence.* — Si l'affréteur au mois d'un navire sauveteur, intéressé par sa charte-partie aux opérations de l'assistance, peut intervenir au procès afin de surveiller ses intérêts, son intervention ne peut cependant modifier les bases de l'indemnité, et il ne peut être tenu compte des conventions spéciales intervenues entre le fréteur et l'affréteur. — Cap. Sending et Léger c. cap. Vannorbecke et Brostrom et Cie. — Hâvre, 9 juillet 1889, V, p. 360.

36. Allemagne. — *Indemnité. Fixation.* — L'indemnité d'assistance doit se régler d'une façon unique, en tenant compte de tous les éléments de la cause, dont la quantité et valeur de la cargaison n'est qu'un simple facteur. — Vereinigte-Bagsir-Dampfschiffahrts-Gesellschaft c. Willehm Pott. — Tribunal sup. hans., 12 octobre 1889, VI, p. 194.

37. *Indemnité. Eléments.* — En cas de sauvetage d'un navire en danger, il y a lieu, pour l'estimation de l'indemnité à allouer aux sauveteurs, de prendre en considération le péril couru par les objets sauvés, leur valeur, la rapidité du secours fourni et le péril couru par les auteurs du sauvetage. — Société des Vapeurs Remorqueurs c. Dampschiff-Rhederei. — Tribunal supérieur hanséatique, 1er mars 1886, II, p. 716.

38. *Indemnité. Fixation. Valeur des objets sauvés. Eléments secondaires d'appréciation.* — L'influence de la valeur des objets sauvés sur la fixation de l'indemnité ne doit être considérée comme secondaire que par rapport aux autres éléments d'appréciation indiqués dans l'article 746. Il est conforme à la règle suivie en jurisprudence d'apprécier largement les indemnités de sauvetage et d'assistance. — Additks c. Cie de Remorquage l' « Union ». — Tribunal sup. hans., 5 octobre 1886, III. p. 212.

39. Angleterre. — *Indemnité. Fixation.* — Quel que soit le service rendu en mer, c'est la valeur du navire secouru qui doit principalement guider le juge dans l'évaluation de l'indemnité à accorder au sauveteur. — Trinity Masters, 19 février 1891, VI, p. 712.

40. *Indemnité. Fixation.* — L'indemnité d'assistance ne doit pas être calculée seulement d'après le service rendu, mais il faut tenir compte, en la fixant, de la prime qui doit être allouée au sauveteur pour encourager des actes de sauvetage. — Haute-Cour de justice, 7 août 1886, II, p. 335.

41. *Indemnité. Fixation. Circonstances.* — Lorsqu'un navire, ne pouvant plus manœuvrer et ayant brisé son gouvernail, est remorqué en lieu sûr, l'indemnité de remorquage doit être fixée d'après les circonstances et la valeur du navire. — Haute-Cour de justice, 22 juin 1886, II, p. 194.

42. *Indemnité. Répartition.* — L'indemnité est répartie pour les trois quarts à l'armateur et pour un quart au capitaine et à l'équipage. — Trinity Masters 19 février 1891, VI, p. 712.

43. Belgique. — *Indemnité. Répartition proportionnelle. Absence de solidarité.* — Ceux qui ont profité d'une asssistance sont respectivement tenus de l'indemnité en proportion de leur intérêt, mais sans solidarité. — Lissnyder et Ch. Debbrandt c. Dubois,

Samuel et Friedeberg et Banque d'Anvers. — Anvers, 17 février 1893, VIII, p. 706.

44. Egypte. — *Remorquage. Rémunération.* — Pour apprécier la rémunération due à un navire qui en remorque un autre, en cas de sinistre, il y a lieu de prendre en considération la position du navire secouru, le profit retiré par lui du remorquage, le service à lui rendu, ainsi que les risques du navire remorqueur, le surcroit de dépenses qui en est résulté pour lui et le préjudice que lui a causé la déviation. — Saadallah Rey Hallabo c. Wils Manché et Cie. — Alexandrie, 18 avril 1888, IV, p. 464.

45. Etats-Unis. — *Renflouement. Compromis. Arbitrage. Indemnité de sauvetage. Non-renonciation.* — La convention de soumettre à un arbitre la fixation de l'indemnité pour le renflouement d'un navire échoué, dans le cas de difficulté pour le règlement, n'implique pas, de la part du sauveteur, renonciation au droit d'exiger l'indemnité de sauvetage. — Potomac Steamoat C° c. Baker Salvage C° J. T. Cour. sup. des Etats-Unis, 24 octobre 1887, III, p. 627.

46. Pays-Bas. — *Salaire. Fixation.* — Il y a lieu d'accorder un salaire pour sauvetage aussitôt que les sauveteurs ont conduit le navire à bon port, même dans le cas où, peu de temps après, le navire a sombré dans ce port. En évaluant le salaire pour sauvetage, on doit prendre en considération la valeur du navire au moment où il arrive à bon port, sans en déduire des frais ultérieurs faits dans l'intérêt du navire. — Cie des Remorqueurs c. A. A. Jones. — Amsterdam, 20 février 1888, IV, p. 474.

Section 4

Des contrats en haute mer.

47. France. — *Capitaine. Engagements. Absence de péril imminent. Validité.* — Il n'y a pas lieu d'annuler, pour défaut de consentement l'engagement pris en mer par le capitaine envers un autre pour assister son navire, alors que ce navire, en l'espèce un steamer qui avait perdu son hélice, n'était pas dans un péril imminent et pouvait gagner à la voile le port le plus voisin ou attendre facilement de trouver, le lendemain, des conditions plus avantageuses. — Cap. Paranque c. cap. Knuppel. — Marseille, 22 octobre 1889, V, p. 389.

48. *Capitaine. Engagements. Périls de la mer. Violence morale.* — Il y a lieu d'annuler, pour défaut de consentement, l'engagement pris en mer par un capitaine envers un autre pour assister son navire, alors que le navire, en l'espèce un steamer qui avait perdu son hélice, était exposé aux périls de la mer, qu'il ne lui était pas possible de naviguer à la voile, et que le capitaine, signataire de l'engagement, a remis immédiatement une protestation contre les exigences qu'il était contraint de subir. Mais, si l'engagement pris doit être annulé, les tribunaux doivent récompenser largement les services d'assistance.— Cap. Knuppel c. cap Paranque. — Aix, 30 janvier 1890, V, p. 486.

49. *Echouement. Position critique. Remorqueur. Interdiction. Convention léonine. Violence morale.* — Lorsqu'un navire s'étant échoué par un temps sombre, le tuyau de conduite de la vapeur s'étant rompu et une voie d'eau s'étant déclarée dans la chambre de la machine, le capitaine de ce navire a traité avec le capitaine d'un remorqueur pour recevoir de lui secours et assistance, cette double circonstance, que le sauveteur a stipulé un salaire hors de proportion avec les dépenses à exposer et les risques à courir et que l'écrit passé pour constater cette stipulation trahit une précipitation déloyale de la part du sauveteur à convenir du prix, doit suffire à faire considérer le consentement comme entaché de violence dans le sens de l'article 1112 du Code civil et la convention comme dépourvue d'effet. — Société de Remorquages c. cap. Spain.—Aix, 19 avril 1893, IX, p. 185.

50. *Contrat en mer. Violence morale. Ratification.* — Aux termes de l'article 1115 du Code civil, un contrat ne peut plus être attaqué pour cause de violence, si, depuis que cette violence a cessé, ce contrat a été approuvé, soit expressément, soit tacitement. Spécialement, le capitaine d'un navire qui a signé en mer un contrat d'assistance pour une somme fixée à forfait avec le capitaine du navire assistant ne peut demander la nullité de ce contrat, lorsque, le lendemain,

à terre, une fois le sauvetage opéré, il a ratifié le contrat en indiquant la somme convenue pour le service rendu. — Cap. Heckscher c, cap. Roy. — Marseille, 21 juillet 1891, VII, p. 162.

51. *Contrat en mer. Déclaration. Absence de ratification.* — Il n'y a pas de ratification d'un contrat fait en haute mer dans le fait par le capitaine de déclarer après l'assistance que le capitaine du remorqueur a rempli son contrat. — Société de remorquage c. Spain.— Marseille, 20 juin 1892, VII, p. 705.

52. *Contrat en mer. Signature du capitaine, du second et du chef-mécanicien. Prix débattu. Validité.*— Il n'y a pas lieu d'annuler pour violence morale un contrat fait en mer pour l'assistance d'un navire en danger, et signé par le capitaine, le second et le chef mécanicien lorsqu'il était facile de demander du secours au port voisin par le poste télégraphique du sémaphore, que la vie du capitaine et de l'équipage n'était pas en péril, surtout quand le prix de l'assistance a été longuement débattu et fixé d'un commun accord après rabais. — Cap. Miles c. cap. Heckscher. — Aix, 3 août 1892, VIII, p. 52.

53. *Contrat en mer. Violence morale. Langue étrangère au capitaine. Nullité.* — Il y a lieu d'annuler pour vice de consentement le contrat d'assistance fait en mer par le capitaine d'un navire échoué qui se trouve dans une situation périlleuse, alors surtout que, d'une part, le navire assistant a posé des conditions *sine quâ non* et que, d'autre part, le contrat a été rédigé dans une langue inconnue du capitaine ou qui lui est peu familière.— Cap. Spain c. Société de Remorquage. — Marseille, 20 juin 1892, VII, p. 705.

54. Angleterre. — *Contrat en haute mer. Indemnité modérée. Validité.* — Quand l'indemnité promise pour un secours en mer n'a rien de trop exagéré et qu'il n'est pas prouvé qu'elle n'ait pas été librement consentie, la convention doit être respectée. — Cie de navigation a vapeur de Marseille c. Armateurs. — Haute-Cour de justice, 27 février 1891, VII, p. 67.

55. Belgique. — *Convention relative à l'assistance. Capitaine. Pouvoir suffisant.* — Le fait par le capitaine d'accepter assistance moyennant promesse d'un salaire ne constitue de sa part qu'un acte d'administration rentrant dans ses pouvoirs généraux relatifs à la conduite du navire. — Georges Doriza c. cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, V, p. 468.

56. *Convention relative à l'assistance. Règlement par arbitres. Capitaine. Excès de pouvoir.* — La convention par laquelle le capitaine d'un navire échoué ou en détresse, accepte de laisser régler par arbitres l'indemnité d'assistance, est nulle comme excédant les pouvoirs du capitaine, tant vis-à-vis du navire que vis-à-vis de la cargaison. — La nullité du compromis peut être invoquée par l'incapable. — Société des Remorqueurs belges c. cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

57. *Contrat en mer. Valeur. Circonstances. Appréciation.* — En matière d'assistance maritime, pour apprécier la valeur de l'engagement de l'assisté, il faut, dans chaque espèce, rechercher les circonstances dans lesquelles le consentement du capitaine au paiement d'une indemnité a été obtenu. — Georges Doriza c. cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468,

58. *Contrat en mer. Violence morale. Nullité.* — La convention d'assistance est nulle lorsqu'elle est entachée de violence morale. — Société des remorqueurs belges c. cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

59. Italie.— *Convention en haute mer. Nullité. Conditions.* — L'art. 127 du Code de la marine marchande ne frappe pas de nullité toutes les conventions ou promesses faites en pleine mer. Il accorde seulement une action en nullité à l'égard des promesses qui, faites sous l'empire d'un péril imminent, sont empreintes d'une violence morale ne laissant pas la liberté du consentement. Quand il résulte du rapport de mer du vapeur remorqué que ce dernier a subi une violente tempête suivie de deux ou trois jours de grosse mer, à l'époque à laquelle se rapporte la rupture de son hélice, ces circonstances ne sont cependant pas de nature à constituer le péril imminent nécessaire pour vicier le contrat, si le navire a pu continuer à na-

viguer et à louvoyer pendant quarante jours. — Crawford c. Navigation générale italienne. — Gênes, 15 mars 1886, II, p. 214.

60. *Contrat en haute mer. Violence morale. Nullité.* — Est nulle toute convention de sauvetage passée en pleine mer, sous l'empire d'un péril imminent. — Ghionès c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

SECTION 5

Du caractère de l'avarie.

61. FRANCE. — *Assistance réclamée dans l'intérêt commun. Danger. Avarie commune.* — L'assistance d'un bateau donnée sur la demande du capitaine et dans l'intérêt commun ayant eu pour effet de procurer aux hommes qui montaient un navire en détresse la sécurité nécessaire pour le remettre en état de continuer sa route et de conduire à destination le bâtiment et la cargaison après une tempête qui avait mis tout en péril, constitue l'avarie commune prévue par la disposition finale de l'article 400 du Code de commerce. — Gordon et Cie c. Savare. — Caen, 30 avril 1890, VI, p. 441.

62. *Echouement. Renflouement. Abordage. Frais de sauvetage. Transformation d'avarie particulière en avarie commune.* — Les conséquences directes et indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avarie commune, à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le salut commun. Spécialement, l'abordage fortuit survenu entre un navire échoué et le navire qui cherchait à le renflouer est la conséquence directe du concours donné à ce navire. Les dépenses, réparations et surestaries qui sont la suite de cet abordage doivent donc être admises en avarie commune. — Société d'exportation des volailles et autres c. cap. Whyte. — Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

68. *Frais d'assistance. Avarie commune. Condition. Capitaine. Absence de faute. Navire. Absence de vice propre.* — En admettant que les frais d'assistance puissent être classés en avaries grosses lorsqu'ils ont été exposés sans délibération préalable des principaux de l'équipage, il faut au moins, pour qu'ils aient ce caractère, que les événements qui ont rendu l'assistance nécessaire et causé le péril commun ne procèdent pas de la faute du capitaine ou du vice du navire. S'il y a faute ou vice propre, les avaries sont toujours des avaries particulières au navire. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Caen, 5 décembre 1893, X, p. 25.

64. ITALIE. — *Indemnité. Règlement d'avaries communes. Intervention.* — L'armateur d'un navire qui en a remorqué un autre, bien qu'il n'ait pas formé de demande en paiement de l'indemnité à lui due de ce chef, a le droit d'intervenir dans l'instance en règlement d'avaries communes existant au port de relâche entre le capitaine, les chargeurs et les assureurs du navire remorqué. — Crawford c. Navigation Gén. Italienne. — Gênes, 15 mars 1886, II, p. 214.

SECTION 6

De la loi applicable.

65. ALLEMAGNE. — *Navire anglais. Eaux anglaises. Loi anglaise.* — Le navire allemand qui a assisté un navire anglais dans les eaux anglaises a droit à une indemnité d'assistance, pour laquelle on ne tient compte que de la valeur du navire et d'une partie de la cargaison. — Vereinigte-Bugsir-Dampfschiffahrts-Gesellschaft c. Wilhelm Pott. — Trib. sup. hans., 12 octobre 1889, VI, p. 194.

66. ITALIE. — *Navires étrangers. Contrat en haute mer. Loi du lieu d'exécution. Loi italienne.* — Une convention de remorquage, faite à cent milles de Messine, dans la direction du cap Spartivento, doit être considéré comme faite en pays italien, ou tout au moins en haute mer, c'est-à-dire en pays neutre. Le fait que cette convention aurait été signée sur un navire grec, ne saurait entraîner l'application de la loi hellénique. — Ghiones c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

67. *Navires étrangers. Convention en haute mer. Loi italienne. Application.* — Une convention, faite en pleine mer entre un capitaine anglais et un capitaine italien, pour régler les conditions d'un remorquage à un port déterminé, doit être interprétée d'après

la loi italienne, s'il semble résulter des circonstances que c'est à cette loi que les parties ont eu l'intention de se référer. Cette intention résulte suffisamment du fait que la convention a été passée à bord du navire italien, et que le capitaine s'est engagé à payer l'indemnité dans le port italien où il allait être conduit. — Crawford c. Navigation Gén. Italienne. — Gênes, 15 mars 1886, II, p. 214.

68. *Navires étrangers. Eaux territoriales. Loi italienne.*— En cas d'assistance donnée par un navire étranger (dans l'espèce un navire allemand) à un autre navire étranger (dans l'espèce un navire français), dans les limites des eaux territoriales du pays, ce sont les règles prescrites pour l'assistance maritime par la législation de ce dernier pays, et non celles prescrites par la législation de l'assistant, qui doivent être suivies. — Cass. Turin, 19 août 1885, II, p. 78.

Voir aussi : *Avarie commune, Capitaine, Navire, Port, Remorquage, Sauvetage*.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 8, 62.
Affrètement au mois, 35.
Allège, 21.
Assistance forcée, 22.
Arbitre, 45.
Avarie commune, 61 et s.
Avarie particulière, 62.
Capitaine, 47, 48, 52, 53, 55, 56.
Chef mécanicien, 52.
Chenal dangereux, 24.
Congrès d'Anvers, 1.
Congrès de Bruxelles, 2.
Congrès de Gênes, 3, 11.
Déroutement, 31, 32.
Eaux anglaises, 65.
Eaux intérieures, 20.
Eaux territoriales, 68.
Echouement, 16, 17, 18, 49, 62.
Enlisement, 16.
Equipage, 13.
Etranger, 66, 67, 68.
Frais de sauvetage, 62.
Golfe de Gascogne, 32.
Indemnité, 10, 27 et s., 64.
Langue étrangère, 53.
Loi anglaise, 65.
Loi du lieu d'exécution, 66.
Loi italienne, 66, 67, 68.
Machine, 13, 14.
Outillage, 33.
Ratification, 50, 51.
Refus d'assistance, 12.
Remorquage, 18, 19, 32, 44, 49.
Renflouement, 45, 62.
Sauvetage, 17, 23, 24, 45.
Second, 52.
Signal de détresse, 15.
Vice propre, 63.

ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE.

1. FRANCE. — *Clause stipulant que les marchandises ne séjourneront que passagèrement à quai. Interprétation.* —S'il est stipulé dans la police d'assurance que les marchandises ne devront séjourner que « passagèrement » sur le quai, cette clause ne signifie pas que l'objet débarqué dans le jour devra être enlevé avant la nuit, mais simplement qu'il devra rester à quai le moins de temps possible. — Caillol et Saintpierre c. L'Economic. — Marseille, 11 décembre 1889, V, p. 519.

2. *Risques de déchargement. Garantie. Amorces et cartouches. Incendie à quai. Cause. Absence de preuve. Cas fortuit.* — Une compagnie d'assurance contre l'incendie, qui a garanti les risques que couraient, lors du déchargement, les marchandises dangereuses, n'est pas fondée à prétendre, lorsqu'un incendie a éclaté à quai, que les amorces et les cartouches ne sont pas comprises dans une énumération de marchandises dangereuses parmi lesquelles se trouve la poudre. Les amorces et les cartouches ne rentrent plus dans la catégorie des marchandises très dangereuses, soumises, pour les transports, embarquements et débarquements, au décret du 2 septembre 1874 ; et, en l'absence de preuve positive, il n'y a pas lieu d'attribuer à ces matières la cause d'un incendie qui se déclare sur le quai. — Caillol et Saintpierre c. L'Economic. — Marseille, 11 décembre 1889, V, p. 519.

ASSURANCE FLUVIALE.

1. FRANCE. — *Clause de non-garantie des contraventions. Règlement administratif. Désuétude. Assureurs libérés.* — Lorsqu'une police d'assurance stipule que l'assureur ne répond pas des sinistres provenant d'une contravention quelconque aux règlements, concernant la navigation du fleuve, sur lequel doivent circuler les marchandises assurées, le juge ne peut, en présence de cette clause claire et précise de la police, refuser de prononcer la déchéance résultant d'une contravention de cette nature, consistant dans l'assemblage de plus de deux bateaux, sous le prétexte que l'Administration ne tient plus la main à l'observation du règlement auquel il a été contrevenu, et s'en rapporte aux usages de la navigation, ni sous prétexte que le propriétaire du bateau, obligé de prendre un pilote, n'avait plus, depuis l'embarquement de ce pilote, la direction de son bateau. — Assureurs c. Riot.—Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

2. *Concours d'assurances. Droit maritime. Application.* — L'art. 359

du Code de commerce est applicable aux assurances fluviales lorsqu'il résulte du texte de la police que, dans l'intention commune des parties, l'assurance établie par ce contrat restait soumise à toutes les prescriptions du droit maritime. — Cie d'assurance Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

3. *Déclaration imposée à l'assuré en cas de vente ou mutation du bateau. Interprétation. Location du bateau. Inapplication.* — La clause d'une police stipulant que, « dans le cas de vente ou mutation du bateau couvert par l'assurance, l'assuré devra en donner immédiatement avis aux assureurs », ne peut être invoquée quand l'assuré a simplement consenti une location de son bateau et que l'arrêt déclare, en fait, qu'il n'y a eu réellement ni vente ni mutation. En faisant cette déclaration, l'arrêt ne viole ni l'art. 1134 du C. civil, ni l'art. 348 du C. com.; il fait seulement usage du pouvoir d'appréciation qui appartient aux juges du fait. — Cie d'Assurances générales maritimes c. consorts Courdier. — Cassation, 15 juin 1887, III, p. 147.

4. *Primes échues. Privilège.* — Le privilège accordé par l'art. 191 du Code de commerce, § 10, aux primes d'assurances maritimes ne peut être étendu, par analogie, aux assurances fluviales. — Assurances générales c. faillite Turquet. — Seine, 5 juin 1886, II, p. 322.

5. *Risques de navigation. Choc contre un corps dur étranger. Fortune de mer. Assimilation.* — Si un matériel industriel flottant, tel qu'une drague, assuré contre les risques de la navigation, mais non contre les risques industriels, vient à sombrer par suite d'une voie d'eau, dont il a été impossible de découvrir d'une manière certaine la cause génératrice, le sinistre doit être considéré comme un cas fortuit couvert par l'assurance. — Vernaudon frères c. La Suisse. — Bordeaux, 15 décembre 1887 et 31 décembre 1888, IV, p. 58 et 642.

ASSURANCE MARITIME.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Du Contrat d'assurance.* Sect. 1. *Contrat d'assurance en général.* Sect. 2. *Rédaction, forme et preuve de la police* Sect. 3. *Enonciations de la police.* Sect. 4. *Polices signées par représentant.* — Chap. IV. *Qui peut faire assurer.* Sect. 1. *Police au porteur.* Sect. 2. *Quelles choses peuvent faire l'objet d'une assurance.* Sect. 3. *Aliment de l'assurance.* Sect. 4. *Ristourne.* — Chap. V. *De la Prime.* Sect. 1. *De la prime en général.* Sect. 2. *Du paiement et du privilège.* — Chap. VI. *De la preuve du chargé.* — Chap. VII. *De la preuve des fortunes de mer.* Sect. 1. *Preuve des fortunes de mer en général.* Sect. 2. *Rapport de mer.* Sect. 3. *Expertise, constatation d'avaries.* Sect. 4. *Innavigabilité.* Sect. 5. *De la preuve contraire réservée aux assureurs.* — Chap. VIII. *De la Responsabilité des assureurs.* Sect. 1. *Chargement sur le pont.* Sect. 2. *Baraterie de patron.* Sect. 3. *Changement de voyage.* Sect. 4. *Risques de mer.* Sect. 5. *Limite des engagements.* Sect. 6. *Temps et lieu des risques.* Sect. 7. *Exception de vice propre.* Sect. 8. *Recours que peuvent exercer les assureurs.* — Chap. IX. *Causes de nullité de l'assurance.* Sect. 1. *Réticences.* Sect. 2. *Fausses déclarations.* Sect. 3. *Fraudes.* — Chap. X. *De l'action d'avarie.* Sect. 1. *Dans quels cas il y a lieu de l'exercer.* Sect. 2. *Quelles dépenses sont réputées avaries.* Sect. 3. *Du règlement d'avaries. Appel en cause et intervention des assureurs.* Sect. 4. *Franchises d'avaries.* Sect. 5. *Prescription et fins de non-recevoir.* — Chap. XI. *Du Délaissement.* Sect. 1. *Notions générales.* Sect. 2. *Dans quels cas il y a lieu à délaissement : A. Naufrage, échouement, perte totale; B. Innavigabilité; C. Perte des trois quarts; D. Privation de la chose assurée.* Sect. 3. *Formes du délaissement.* Sect. 4. *Etendue du délaissement.* Sect. 5. *Effets du délaissement.* Sect. 6.

Documents justificatifs. — Chap. XII. *Prescriptions et fins de non-recevoir.* — Chap. XIII. *Procédure et compétence.* — Chap. XIV. *Timbre et enregistrement.* — Chap. XV. *Réassurance.*

CHAPITRE I.
Législation.

1. Assurances multiples. Congrès de Gênes. Résolutions. — VIII, p. 980.
2. Délaissement. Congrès de Gênes. Résolutions. — VIII, p. 980.
3. Police. Projets de modèle uniforme. Congrès de Gênes. — VII, p. 389.
4. Questions posées au Congrès de Droit maritime de Gênes. — VII, p. 382.
5. Règlement des contestations. Principes généraux. (Congrès international d'Anvers). — I, p. 436, 430.
6. France. — Modifications à la police française. — I, p. 556.
7. Nouveaux articles 334, 347 du Code de commerce. —I, p. 322, 439.»
8. Nouvelles polices françaises. — III, p. 789.
9. Espagne. — Principes du Code de commerce espagnol.—IV, p. 7C3; V, p. 161 et 314.
10. Italie. — Assurance contre les risques de la navigation. Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 575 et 694.
11. Assurances contre les risques de navigation. Code de commerce. Réforme. — VII, p. 491.
12. Pays-Bas. — Code de commerce néerlandais. Principes. — IX, p. 116.
13. Des droits et obligations des courtiers en matière d'assurance maritime. (Code de commerce néerlandais, M. Gustave Tripels). — IX, p. 432.
14. Portugal. — Principes du Code de commerce, VI. — p. 374.
15. Russie. — Principes du Code maritime. — X, p. 826.
16. Suède. — Capitaine. Prohibition d'assurer le chapeau et le salaire. Contrebande. Nullité du contrat. (Loi maritime). — III, p. 109.
17. Principes du Code maritime Suédois. — VIII, p. 208, 215, 215, 217.

CHAPITRE II
Doctrine.

18. Principes. Règlement des avaries communes. Loi applicable (M. Jacobs). — I, p. 667.
19. France. — Créanciers de l'armateur. Droit de faire assurer le navire (M. Laurin). — III, p. 233.
20. Défaut de nouvelles. Date de la perte présumée. (M. de Valroger). — X, p. 128.
21. Hypothèque maritime. Indemnité d'assurance. Subrogation des créanciers. Suppression. (M. Laurin). — III, p. 231.
22. Indemnité d'assurance. Affectation aux créanciers. Loi du 19 février 1889. Législation antérieure (M. Lavigne). — VIII, p. 182.
23. L'Article 7 de la police française d'assurance sur marchandises. (M. de Courcy). — II, p. 616.
24. Pêche (produits de). Primes d'importation. Assurance licite (M. Desjardins). — III, p. 139.
25. Perte totale de l'objet assuré. Délaissement non notifié en temps utile. Prescription. Action d'avarie. Prescription distincte. Application. (M. de Courcy). — III, p. 110.
26. Prescription. Actions résultant de l'assurance. Législation comparée. (M. de Courcy). — III, p. 114.
27. Primes d'armement. Assurance licite. (M. Desjardins). — III, p. 410.
28. Privilège. Droit sur les débris du navire. Défaut de préjudice par les droits accordés aux créanciers hypothécaires sur l'indemnité d'assurance. (M. Laurin). — III, p. 237.
29. Privilège. Subrogation sur l'indemnité d'assurance. (M. Laurin). — III, p. 237.
30. Profit espéré. Caractère. Assurance permise. Loi nouvelle. Commentaire. (M. Desjardins). — III, p. 135.
31. Profit espéré des marchandises. Produits analogues. Assurance d'après les différentes législations. Droit comparé. (M. Desjardins). — VII, p. 141.
32. Réassurances d'abonnement. Historique. Forme. Arrêt du 25 février 1874. (M. de Valroger). — VIII, p. 619.
33. Norvège. — Nullité de l'assurance des loyers. Validité de l'assu-

rance du chapeau. (M. Beauchet). — II, p. 603.

CHAPITRE III
Du contrat d'assurance.

Section 1.
Contrat d'assurance en général.

34. France. — *Société en commandite simple. Cessibilité des parts. Cession au gérant.* — Dans le cas où l'acte consécutif d'une société en commandite par parts permet la cession des parts sous la seule acceptation du gérant, les souscripteurs primitifs sont libérés de toute responsabilité quand cette cession est effectuée. Le gérant de la société, contre lequel aucune interdiction n'est prononcée par le pacte social, peut se rendre acquéreur des parts des commanditaires. Dans ce cas, la signification qui, d'après les statuts, devait être faite au gérant, n'est plus nécessaire. La clause de cessibilité des parts est opposable aux tiers quand la société a été régulièrement déposée et publiée. — Liquidateurs de la Sauvegarde maritime c. Vallée et Guibert. — Marseille, 24 janvier 1889, IV, p. 562.

35. *Paiement du sinistre. Erreur. Répétition.* — Si l'assureur a payé un sinistre par erreur, il a droit à la répétition du paiement.— Cie La Foncière c. de Galeinena. — Bordeaux, 10 décembre 1890, VI, p. 66.

36. *Police pour compte. Gage par correspondance. Validité.*— Une police d'assurance maritime peut être l'objet d'un gage dans les conditions de l'art. 91 du Code de commerce. Spécialement, une police d'assurance « pour compte de qui il appartiendra » est valablement transmise en gage, moyennant simple correspondance, par le commettant au commissionnaire. En conséquence, lorsque cette transmission a eu lieu avant la faillite du commettant, les sommes perçues après la faillite, en vertu de la transmission, ne sont pas sujettes à rapport. — Syndic Cidely c. Borde. — Cassation, 18 mai 1886, II, p. 10.

37. *Police étrangère. Contrat régi par les clauses de cette police.*— Une assurance maritime contractée d'après une police étrangère est régie par les clauses de cette police. — John Jacobs c. Lloyd Andalous et Lloyd Néerlandais. — Seine, 28 août 1890, VI, p. 269.

38. *Contrat en Hollande. Sinistre. Règlement. Intérêts de retard. Loi hollandaise.* — Lorsqu'un contrat d'assurance maritime a été conclu à l'étranger, les parties sont présumées avoir accepté la loi du lieu du contrat comme loi de la police d'assurance. L'art. 721 du Code de commerce hollandais fait courir contre l'assureur maritime les intérêts légaux, six semaines après la délivrance du compte et non, comme la loi française, du jour de la demande en justice. En conséquence, l'assureur français, qui a conclu un contrat d'assurance maritime en Hollande, doit être condamné au paiement des intérêts légaux sur la somme formant le règlement du sinistre, conformément à l'art. 721 du Code hollandais. — De Bur et Cie c. Cies l'Équateur et l'Atlantique. — Hâvre, 7 février 1887, II, p. 687.

39. Allemagne. — *Coassurance. Coassureur représenté par un agent dans les délibérations prises pour le sauvetage du navire assuré. Comité d'assureurs.* — Quand le représentant d'un coassureur a participé, sans faire de réserves, aux délibérations prises par les autres coassureurs, délibérations dans lesquelles on a décidé de tenter le sauvetage du navire assuré et réglé le mode de contribution aux dépenses, le coassureur représenté est tenu de verser sa quote-part dans les dépenses effectuées à la suite desdites délibérations. — Cie d'assurances de 1873 et autres c. Cie d'ass. du Rhin et de Westphalie. —Trib. sup. hans., 21 janvier 1888, III, p. 733.

40. *Police flottante. Perfection du contrat dès sa conclusion.* — Dans le cas d'assurance par police flottante, le contrat est parfait dès sa conclusion, bien qu'il ne reçoive son application que lorsque les marchandises ont été chargées sur des navires spécialement désignés. — Reessing et Cie de Brême c. L'Aggrippina de Cologne. — Tribunal de Hambourg, 10 mai 1894, X, p. 264.

41. Belgique. — *Police. Clauses contradictoires. Interprétation.* — Lorsqu'une police contient des clauses contradictoires, il faut, pour l'interpréter, rechercher la commune intention des parties et les principes du

contrat d'assurance. Il ne peut être fait exception à ces principes qu'au cas de délaissement. — Gauthier c. La Maritime Belge. — Bruxelles, 7 avril 1888, IV, p. 184.

42. Brésil. — *Usages. Force de loi.* — Les usages ont force de loi, pour tous les points sur lesquels le législateur ne s'est pas formellement expliqué. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

43. Danemark. — *Abordage. Indemnité. Assurance du navire en faute. Défaut d'affectation.* — On ne peut dire, aux termes du Code danois 4-3-3, que l'assurance répond, comme le navire, du dommage causé. Le capitaine du navire en faute ne peut donc, en cette seule qualité, engager le montant de l'assurance. La saisie ne peut porter valablement que sur le navire, ses apparaux et sur le fret. — Danschewski c. Larsson. — Copenhague, 3 septembre 1884, III, p. 348.

44. *Capitaine étranger. Dettes contractées pour les besoins du navire. Assurance. Saisie. Nullité.* — Le capitaine d'un navire, ne pouvant être considéré comme le possesseur d'une assurance prise par le navire conduit par lui, on ne peut, en Danemark, saisir sur un capitaine étranger l'assurance pour le navire en raison de dettes contractées par lui pour les besoins du navire. Un capitaine ne peut, en cette qualité, engager l'assurance du navire.— Copenhague, 22 février 1888, V, p. 545.

45. Italie. — *Destinataire. Acceptation tacite de l'assurance. Demande d'indemnité après le sinistre.* — L'acceptation de l'assurance de la part du destinataire et du propriétaire des marchandises peut être tacite et peut même se manifester, depuis l'arrivée du sinistre, par la simple demande d'indemnité. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Fresia et Gallizia, Verdi et Pelosio. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

46. *Connaissement. Visa de l'assureur. Effet. Supposition de marchandises.* — Aucune loi ne déclare que toutes les clauses du connaissement doivent être applicables au contrat d'assurance par le simple visa apposé par les assureurs. En conséquence, est inattaquable le jugement des magistrats de fait, qui a décidé que le visa n'a pas d'autre effet que celui de prévenir toute supposition possible des marchandises sujettes aux risques. — Puccio c. Cie La Badoise. — Turin, 26 novembre 1892, VIII, p. 418.

47. *Navire. Privilège. Absence de droit sur l'indemnité d'assurance.* — En cas de perte d'un navire, le droit de gage sur ce navire ne passe pas sur le montant de l'assurance. — Mutua Camogliese c. Schiaffino. — Gênes, 30 décembre 1889, V, p. 695.

48. *Abordage. Saisie. Assureur. Droit de la faire lever.*— L'assureur, ayant toujours le droit de faire le nécessaire pour diminuer les effets dommageables du sinistre, en exécutant ce qu'aurait dû faire l'assuré, peut libérer le navire de la saisie qui l'a frappé à l'étranger, à la suite d'un abordage.— Turin, 7 février 1895, I, p. 255.

Section 2

Rédaction. Forme et Preuve de la police.

49. Brésil. — *Police. Elément essentiel du contrat. Preuve testimoniale. Aveu.* — La police est un élément substantiel du contrat d'assurance et sa production est essentielle pour l'exercice d'une action. L'aveu émanant d'une partie ne peut tenir lieu de la police. La preuve testimoniale ne peut être admise que comme preuve complémentaire, ou en cas de perte de la police ou du brouillon. — Mira c. Assureurs. — Bahia, 16 juin et 1er septembre 1885, II, p. 592.

50. *Preuve testimoniale. Circonstances complémentaires du contrat. Assurance pour compte.* — Si l'assurance ne peut être prouvée par témoins, la preuve testimoniale est du moins admissible pour les circonstances complémentaires du contrat, et l'on doit considérer, comme une de ces circonstances, le fait de savoir si l'assurance a été réellement contractée pour le compte d'une personne, dont le nom n'a pas été mentionné dans la police. —Moreira, Irmao Cie d'indemnités d'assurances maritimes et terrestres. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

51. *Transfert. Endossement. Cession par un autre titre.* — L'endossement n'est pas l'unique mode de transfert de la police d'assu-

rance ; cet endossement est inutile toutes les fois que la cession des objets assurés se trouve établie par un autre titre, notamment par l'endossement des connaissements relatifs auxdits objets. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances maritimes et terrestres. — Ibid.

52. GRÈCE. — *Police. Rédaction en double.* — Il n'est pas nécessaire que la police soit signée par l'assuré et rédigée en double, car il s'agit d'un contrat commercial, pour lequel la rédaction en double n'est pas exigée. — Cie d'assurance Le Phénix c. Ca'amida. — Athènes, 1er juin 1887, III, p. 492.

53. ITALIE. — *Risques maritimes. Preuve. Présomptions.* — La preuve de risques maritimes n'est pas soumise à des formes expresses, mais peut résulter de simples présomptions. — Barbaroux c. cap. X.— Cass. Turin, 9 avril 1887.— III, p. 372.

54. *Police pour compte. Intéressé. Preuve par écrit. Enquête. Présomptions suffisantes.* — Le Code de commerce, qui a conservé la clause séculaire « pour compte et risque de qui il appartient », n'a pas prescrit que la personne, pour compte et risque de laquelle l'assurance a été contractée, doive prouver par écrit sa qualité. — A défaut de sanction spéciale, qui eût prescrit la preuve écrite, la preuve tendant à démontrer quelle est la personne cachée sous la clause « pour compte et risque de qui il appartient», reste, comme en toute matière commerciale, dans les termes des articles 1341, 1354 du Code civil, 53 du Code de commerce. Dès lors, les présomptions suivantes suffisent pour révéler la personne dans l'intérêt de laquelle l'assurance a été réellement contractée : présomptions graves, précises et concordantes, comme le silence et l'absence persistante de celui au nom de qui la police a été dressée avec la clause «pour compte et risque de qui il appartient », possession de la police, paiement de la prime par le possesseur de la police, avis du naufrage et transmission de cet avis à l'assureur de la part du détenteur de la police, absence d'autres réclamations pendant plusieurs années. — Palerme, 21 décembre 1891, VII, p. 708.

SECTION 3

Enonciations de la police.

55. FRANCE. — *Clause de garantie d'hypothèque. Emprunt à la grosse. Inapplication.* — Les clauses des polices d'assurances maritimes devant être interprétées limitativement, la clause exigeant que le navire assuré ne soit pas, lors de la conclusion du contrat, grevé d'une hypothèque maritime, ne saurait s'étendre au cas d'emprunt à la grosse. — A. Postel et ses fils c. Cie d'Assurances maritimes L'Equateur. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

56. *Compromis provisoire. Clause omise. Police définitive.* — La police définitive constituant seule l'instrument du contrat, il n'est pas nécessaire, pour la validité d'une clause, qu'elle figure dans le compromis provisoire d'assurance. — Mante frères et Borelli c. Cie d'Assurances générales de Venise. — Marseille, 19 juillet 1888, IV, p. 172.

57. *Facultés. Escompte de 6 0/0. Inextension aux assureurs sur corps.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une police un escompte de 6 0/0 pour les assurances sur marchandises, cet escompte ne s'applique pas aux assurances sur corps et tiers. — Pihou et joints c. Cie d'Assurances générales maritimes. — Rouen, 6 mars 1888, IV, p. 420.

58. *Avances. Valeur agréée. Valeur réelle. Justification.* — Lorsqu'une police d'assurance porte que, nonobstant toute valeur agréée, les assureurs peuvent demander la justification des valeurs réelles et réduire la somme assurée, à moins qu'ils n'aient expressément agréé la valeur, dont l'assuré demande le paiement, celui-ci ne peut réclamer, sans justification de la dépense, la somme assurée pour avances, quand même cette somme serait comprise dans un total comprenant d'autres valeurs assurées et qui aurait été agréé par l'assureur. — Grenet c. la Foncière et la Lyonnaise réunies. — Nantes, 10 juin 1885, II, p. 38.

59. *Valeur agréée. Valeurs réelles. Facture d'achat.* — La clause d'une police portant que, « nonobstant toutes valeurs agréées, les assureurs peuvent, lors d'une réclamation de pertes ou d'avaries relatives aux objets assurés, demander la justification

des valeurs réelles,» permet aux assureurs d'exiger en pareil cas la production de la facture d'achat, bien que la valeur de la marchandise avariée ait été acceptée de gré à gré au moment de l'assurance. — David de Cohen c. Assureurs. — Marseille, 29 juillet 1886, II, p. 186.

60. *Valeur agréée. Accessoires. Ravitaillement en cours de route. Déduction du fret à délaisser.* — Lorsque la valeur agréée comprend tous les accessoires, notamment les victuailles, la somme assurée couvre l'approvisionnement nécessaire pour le voyage assuré. Si donc le capitaine, craignant que cet approvisionnement ne soit insuffisant, achète des vivres en cours de voyage, le ravitaillement doit être supporté par l'armateur, alors que le navire n'a pas éprouvé de retard pour des causes qui ne puissent être prévues. Mais il en est autrement des vivres achetés en cours de voyage pour remplacer ceux détruits par la tempête. Les assureurs doivent en payer le prix, et il y a lieu de le déduire du fret à délaisser. — Vincent c. Simon. — Nantes, 24 janvier 1885, II, p. 34.

61. BRÉSIL. — *Clause « vaille que vaille ». Documents justificatifs.* — Les assureurs sont sans doute autorisés à contester l'évaluation des objets assurés, même lorsque la clause « vaille plus, vaille moins » a été insérée dans la police, et, à cet effet, ils peuvent exiger de l'assuré la production des documents sur lesquels il se fonde pour justifier l'évaluation par lui déclarée. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

62. GRÈCE. — *Valeur agréée. Force obligatoire, sauf erreur.* — La valeur agréée du navire contenue dans la police est obligatoire pour les parties. On peut seulement justifier que la déclaration de la valeur agréée a été faite par erreur. Le juge, dans ce cas, doit ordonner la preuve de l'erreur. — Cie d'assurance Le Phénix c. Calamida. — Athènes, 1er juin 1887, III, p. 492.

63. ITALIE. — *Déclaration du sinistre. Absence de délai. Police. Stipulation d'un délai. Validité.* — Bien que le Code de commerce italien ne prononce pas de déchéance à l'encontre de l'assuré qui, dans les trois jours du sinistre ou de la nouvelle qui lui en a été donnée, n'en avise pas l'assureur, il n'interdit en aucune façon que cette déchéance soit expressément stipulée dans la police d'assurance. — Banque de Gênes et Cie Gattorno c. Noli. — Gênes, 17 juillet 1892, VIII, p. 153.

SECTION 4

Police signée par représentant.

64. FRANCE. — *Assurance fluviale. Signature par un agent accrédité. Instructions lui défendant de signer les polices sans autorisation. Dénonciation non faite à l'assuré. Refus d'agréer. Primes payées. Assurance valable.* — Les assureurs ne peuvent se soustraire à l'exécution d'une police signée par un de leurs agents qui signait habituellement les polices les concernant et encaissait les primes, encore bien que, par les instructions qu'ils avaient données à cet agent, mais qui étaient ignorées du public et étaient restées secrètes, l'agent ne devait signer les polices qu'après avoir obtenu leur assentiment. Il en est ainsi, surtout, lorsque c'est seulement après un sinistre que les assureurs veulent répudier la police, et qu'à l'époque où elle a été signée et où la prime a été payée entre les mains de leur agent, ils n'ont point, quoique renseignés sur la souscription de la police par leur agent, avisé l'assuré qu'ils refusaient de la reconnaître. — Devos c. Assureurs et Dienne. — Hâvre, 29 juin 1885, I, p. 376.

65. *Armateur. Agent des assureurs. Absence d'influence sur le connaissement.* — Le contrat d'assurance, dans lequel intervient l'armateur comme agent des assureurs, ne peut avoir pour effet d'effacer une clause quelconque du connaissement, sur lequel il ne peut en aucune façon réagir. — Fraissinet et Cie c. Armanieu et Naville. — Cassation, 20 juillet 1891, VII, p. 115.

66. *Assurance « in quovis ». Notaire chargé de faire la déclaration. Omission.* — Dans une assurance sur navire indéterminé, quand les assurés ont chargé le notaire, par l'entremise de qui la police a été souscrite, de faire aux assureurs la déclaration du nom du navire et de la valeur en risque, le notaire, qui néglige d'accomplir

cette formalité dans le délai voulu, commet, au préjudice de ses mandants, une faute dont il leur doit réparation. — Lamotte c. Caillol et Saintpierre, et Cie d'assurance « La Réunion » et Ch. Vincens. — Marseille, 13 mai; Aix, 29 septembre 1885; Cassation, 20 juillet 1886, I, p. 131, 599; II, p. 138.

67. Allemagne. — *Courtier. Règlement de Hambourg. Courtage dû par l'assureur. Obligation de justifier les applications.* — Dans une assurance pour police flottante, les parties contractantes (assureur et assuré) peuvent modifier à leur gré les conditions du contrat; mais ces modifications n'altèrent pas les droits du courtier, relatifs au paiement du montant des sommes résultant de l'exécution du contrat qu'il a fait conclure. Il y a un véritable lien de droit entre l'assuré et le courtier, en ce sens que le premier est tenu de donner au courtier tous les éléments pour la fixation du courtage qui lui est dû et de lui fournir le compte des applications qu'il a faites à une police souscrite postérieurement par l'intermédiaire d'un second courtier. — Schmultz et Groth c. Miller et Wachsmuth. — Oberlandg. de Hambourg, 22 décembre 1887, III, p. 735.

68. Angleterre. — *Police flottante. Courtiers. Assureurs. Insolvabilité. Assurés. Recours.* — Les courtiers maritimes qui ont négocié des assurances avec des assureurs devenus insolvables, depuis l'événement qui a donné lieu au paiement de l'indemnité, ne peuvent être responsables vis-à-vis de leurs commettants de l'état de faillite des assureurs, si, au moment de la souscription de la police et longtemps après, la solvabilité des assureurs ne faisait aucun doute. — Séville Sulphur and Copper C° c. Thompson Dick et Cie. — Cour de session d'Edimbourg, 4 juillet 1889, V, p. 261.

69. Norvège. — *Police. Signature en blanc par un agent général. Délivrance par le fils d'un sous-agent. Validité.* — L'assuré qui a traité avec le fils d'un sous-agent d'une compagnie d'assurance, par une police signée en blanc par l'agent général, invoque valablement toutes les mentions portées sur cette police. Spécialement, s'il a pris assurance sur le corps et sur le fret, la compagnie ne peut méconnaître l'assurance sur le corps, sous prétexte qu'elle ne fait pas ce genre d'assurance sur les navires de l'espèce du navire assuré. — Thorbjornsen c. Hansen et Cie Gén. d'assurance de Magdebourg. — Cour sup. de Christiania, V, p. 413.

CHAPITRE IV

Qui peut faire assurer

Section 1

Qui peut faire assurer. Police au porteur.

70. France. — *Police. Titre au porteur. Droits du porteur égaux à ceux de l'assuré.* — Une police d'assurance est un titre au porteur dans la plus large acception du mot. Mais le porteur d'une police d'assurance ne saurait avoir plus de droit que n'en aurait l'assuré lui-même. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

71. *Assurance pour compte. Porteur du connaissement. Bénéfice.* — L'assurance pour compte de qui il appartiendra est censée faite pour le porteur des connaissements de la marchandise assurée, et celui-ci doit en bénéficier à l'exclusion de tous autres, encore bien que la police ne lui ait pas été remise. — Cie des Deux-Pôles c. Trombetta et Carrara. — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264.

72. *Assurance pour compte. Commissionnaire de transports. Extension à tous risques. Incendie.* — Le commissionnaire de transports, en mentionnant, dans ses polices avec les assureurs, qu'il fait assurer les marchandises, tant celles appartenant à lui-même que celles à lui confiées par des tiers, envers lesquels il pourrait être responsable, assure ses commettants comme il s'assure lui-même d'une façon générale et, par cela même, contre toute espèce de risques et de recours. En un mot, du moment où sa responsabilité légale, ou même dérivant d'une convention avec ses clients, peut être reconnue par suite d'un incendie, quelle que soit sa cause, le commissionnaire se trouve couvert par ladite assurance. Il en est surtout ainsi, dans l'esprit de l'assuré et des

assureurs, quand la prime payée a toujours été celle de l'assurance contre tous risques, la prime devant être beaucoup inférieure si les compagnies n'eûssent assuré que des risques diminués. Il n'y a pas lieu, dès lors, d'exonérer les compagnies de toute responsabilité, en présence d'un incendie survenu par cas fortuit ou force majeure, et de les considérer comme n'ayant assuré que la responsabilité légale qui aurait pu être encourue par le commissionnaire vis-à-vis de ses clients. — Dinan c. La Foncière, Le Monde, La Centrale et autres. — Paris, 22 mai 1886, II, p. 156.

73. *Assurance pour compte. Donneur d'ordre non détenteur de la police, mais porteur du connaissement. Action contre l'assureur.* — L'assurance pour compte de qui il appartiendra crée un lien de droit entre tous les propriétaires présents et futurs de la chose assurée et les assureurs. Le donneur d'ordre, quoique n'étant pas porteur de la police, peut, dès lors, actionner directement l'assureur, s'il est porteur du connaissement et si son droit de propriété sur la marchandise assurée n'est pas dénié. — Cie d'assurances maritimes « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

74. *Pour compte de qui il appartiendra. Lien direct entre l'assureur et le destinataire ultérieurement indiqué.* — L'assureur sur facultés, qui souscrit une police avec la clause « pour compte de qui il appartiendra », doit être considéré comme contractant directement avec le destinataire des marchandises, qui lui est ultérieurement indiqué. — Tardieu c. Cies d'assurances étrangères et cap. du navire « Adelphatis ». — Aix, 17 février 1886, I, p. 602.

75. *Pour compte de qui il appartiendra. Transmission de la police. Transport de la créance contre l'assureur. Porteur. Prétention impossible.* — En matière d'assurance sur corps, la simple transmission de la police ne peut suffire, en principe, pour créer au profit d'un tiers, étranger à la propriété de la chose assurée, le droit de se porter créancier de l'assurance, par assimilation aux assurés directs, sur la seule représentation du titre ; les cessionnaires de la police sont tenus de justifier, en outre, d'un intérêt à la conservation du navire ayant fait l'objet de l'assurance, et, par suite, de rapporter la preuve d'une transmission de la propriété du navire ayant appartenu au propriétaire cédant, faite dans les termes du droit commun, avec signification au débiteur, conformément aux prescriptions de l'article 1690 du C. civ. Il en est ainsi alors même que la police contiendrait la clause « pour compte de qui il appartiendra ». En conséquence, le porteur, au profit duquel il n'y a pas eu de cession régulière, ne peut recevoir le montant des indemnités dues par l'assureur qu'à titre de mandataire, pour le compte du véritable intéressé ; et particulièrement, l'assureur, entre les mains duquel des oppositions ont été faites par les créanciers de celui-ci, en refuse à bon droit le paiement audit porteur. — Velay, Hensch, Odier et Cie c. Cies d'Assurances générales, la Foncière et la Munich. — Seine, 29 octobre 1894, X, p. 411.

76. *Commissionnaire pour compte de qui il appartiendra. Indemnité. Règlement. Pouvoir* — En matière d'assurances maritimes, le commissionnaire pour compte de qui il appartient a qualité pour poursuivre le règlement de l'indemnité au profit de qui il appartient. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1890, VI, p. 20.

77. *Police à l'abonnement. Pour compte de qui il appartiendra. Transporteur mandataire du chargeur.* — Les intérêts généraux de la navigation et les facilités que l'on doit ménager au chargeur, dans ses rapports avec le transporteur, exigent que la clause « pour compte de qui il appartiendra», contenue dans une police d'assurance à l'abonnement, soit interprétée dans un sens large et qu'elle profite à tous ceux qui sont indirectement intéressés à l'objet de l'assurance. Dans cet esprit, le transporteur doit être présumé, lorsqu'il contracte l'assurance, le commissionnaire du chargeur, en vertu d'un mandat tacite créé par la nature même de leur contrat et par les nécessités pratiques de son exécution. — Cie d'assurances Trieste et Venise c.Tayac et Cie.—Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

78. *Police flottante. Avenant. Porteur. Droit à l'indemnité.* — Le détenteur d'un avenant à une police flottante, qui stipule que l'indemnité sera payable au porteur de la police, est en droit, alors qu'il ne représente que l'avenant sur lequel la mention « payable au porteur » n'a pas été reproduite, d'invoquer le bénéfice de l'assurance et de réclamer l'indemnité stipulée. Il en est ainsi lorsqu'il ressort des faits de la cause et des documents versés aux débats, que le détenteur de l'avenant était le destinataire et le propriétaire des marchandises assurées et que l'avenant a été créé d'un commun accord entre la compagnie assureur et le souscripteur de la police « agissant pour le compte de qui il appartiendra », en vue de couvrir des risques de route les tiers auxquels le souscripteur de la police vendrait et expédierait la marchandise antérieurement assurée.— Rouillon, Marini et Cie c. La France Maritime. — Seine, 31 mars 1891, VI, p. 670.

79. BELGIQUE. — *Commissionnaire de transports. Absence d'obligation d'assurer*. — Le commissionnaire-expéditeur ne doit faire assurer les marchandises qu'il transporte, que lorsqu'il a reçu, à cet effet, des instructions expresses. — Simmons Hardware Cie c. Kennedy et Hunter. — Anvers, 20 avril 1887, III, p. 346.

80. BRÉSIL. -- *Assurance pour compte. Loi brésilienne. Validité.*— L'assurance pour compte de qui il appartiendra est autorisée par l'article 667 du c. de com. brésilien.—Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

81. *Assurance pour compte. Porteur des connaissements et de la police. Endossement inutile.* — Le véritable intéressé qui se présente porteur des connaissements et de la police peut invoquer le bénéfice d'une assurance pour compte, sans avoir besoin de justifier que la police lui a été endossée par la personne qui a traité directement avec les assureurs. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances maritimes et terrestres. — Ibid.

82. *Assurance pour compte. Révélation du nom du commettant. Rétroactivité.* — Quand une assurance est faite pour compte d'autrui, le commissionnaire se trouve sans doute responsable, aussi bien que le véritable assuré, pour le paiement de la prime, les réticences et fausses déclarations ; mais, une fois que le nom du commettant a été indiqué aux assureurs, la responsabilité du commissionnaire ne peut être étendue audelà de la formation du contrat ; l'assurance doit être alors considérée comme s'étant réalisée, dès le début, dans la personne du commettant, et ce dernier doit être réputé seul assuré pour tous les effets du contrat.— Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes.— Ibid.

83. *Police pour compte. Déclaration omise. Engagement personnel.* — Lorsque, dans un contrat d'assurance, on omet de déclarer que cette assurance est faite pour le compte d'un tiers, la personne qui passe la convention et qui est une des parties contractantes a seule qualité pour en demander l'exécution. — L'Amphitrite c. Antonio Moreira Machado. — Trib. sup. de justice, 20 mars 1889, VI, p. 205.

84. DANEMARK.— *Dettes relatives à l'armement. Capitaine. Lettres de change. Preneur. Assurance du montant. Assureur. Assurance mal prise. Preuve à faire.* — Lorsque le capitaine d'un navire a souscrit des lettres de change pour des dettes relatives à l'armement du navire et que le preneur de ces lettres a dû, conformément à une convention passée avec le capitaine, en assurer le montant, de telle sorte que la prime fût payée par le navire, et lorsque l'assureur a refusé de payer le montant de l'assurance, en alléguant que le navire s'est perdu après avoir quitté la place pour laquelle l'assurance était signée, le preneur des lettres de change est tenu de s'informer du lieu pour lequel le navire est affrété, et il ne peut actionner les armateurs que si c'est par la faute de ces derniers ou du capitaine que l'assurance a été mal prise. — Copenhague, 3 octobre 1888, V, p. 549.

85. ECHELLES DU LEVANT. — *Transporteur. Assurance des marchandises. Pertes. Responsabilité personnelle envers l'assuré.* — Une compagnie de transports, qui a assuré

les marchandises à elle confiées, doit indemniser l'assuré des pertes éprouvées, alors même qu'elle a agi au nom d'une compagnie d'assurance, quand l'expéditeur a traité avec la compagnie de transports, que l'évaluation a été faite par celle-ci et que les blancs de la clause imprimée relative au mandat qu'elle aurait reçu ne sont pas remplis. — Alphonse Guillois c. Messageries maritimes. — Trib. de France à Constantinople, 9 février 1894, X, p. 96.

86. Italie. — *Assurance par police ouverte. Code de commerce italien. Validité.* — Suivant les dispositions du Code de commerce actuellement en vigueur, est pleinement valable et efficace l'assurance par police ouverte ou d'abonnement ou flottante, par laquelle celui qui a un intérêt légitime assure par police unique à son nom « ou pour compte de qui il appartient ou appartiendra », pour une somme convenue moyennant une prime et pour des risques déterminés, la valeur de toutes les marchandises à charger pour un ou pour plusieurs voyages par lui ou sur son ordre, sur quelque navire que ce soit, sans indiquer à chaque expédition le destinataire de la marchandise chargée. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Fresia et Gallizia, Verdi et Pelosio Oncle. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

87. *Assurance. Contrat de bonne foi. Clause « pour compte ». Application à tous les intéressés.* — L'assurance est un contrat de faveur et de bonne foi, et la clause « pour compte et risque de qui il appartiendra » comprend tous les intéressés sur l'assurance, même ceux qui n'y sont pas nommés. — Palerme, 21 décembre 1891, VII, p. 708.

88. *Clause pour compte. Effet. Assuré direct. Mandat.* — L'assurance contractée avec la clause « pour compte de qui il appartiendra », clause insérée habituellement dans les polices, peut sortir à effet quand l'assuré direct a un intérêt dans l'affaire, ou quand il a reçu mandat régulier des autres intéressés, ou enfin quand ces derniers, avant tout sinistre, ont accepté et ratifié l'assurance. — Gênes, 28 decembre 1885, I, p. 655.

89. *Clause « pour compte ». Effet. Cession. Validité envers l'assureur. Condition.* — L'assurance maritime, contractée avec la clause d'usage « pour compte de qui il appartiendra » oblige directement et personnellement la personne qui fait l'assurance en qualité de commissionnaire, et comme si l'assurance était faite vraiment pour son compte. — Pour être valable à l'égard de l'assureur, la cession doit lui être notifiée régulièrement, faute de quoi le cessionnaire n'a pas de rapport juridique avec l'assureur. — Gênes, 23 février 1886, II, p. 79.

90. *Navire. Copropriétaire armateur. Effet commun à ses associés. Association mutuelle d'assurance. Coassociation des copropriétaires.* — Le copropriétaire armateur du navire est le mandataire légal de ses associés et le gérant de leurs intérêts pour tout ce qui concerne le navire. Par suite, l'assurance qu'il contracte pour le navire vient s'imprimer sur la tête de ces coassociés, bien que dans le contrat leur nom ne soit pas indiqué. La disposition de l'article 421 du Code de commerce s'applique au cas où l'assurance est demandée par un tiers, et non par le mandataire des intéressés. Si l'assurance est faite moyennant l'inscription du navire dans une association mutuelle sur la demande de l'armateur, tous les copropriétaires du navire deviennent associés de cette société, et non pas simplement les coassociés de l'armateur qui y entre. — Corsano Coxiola c. la Fiducia Ligure. — Gênes, 26 mai 1893, IX, p. 626.

91. *Police. Titre au porteur. Assimilation impossible.* — La police d'assurance n'est pas un titre au porteur ; par suite, la seule possession de la police ne suffit pas pour prouver que le possesseur de cette police soit bien la personne cachée sous la clause « pour compte et risque de qui il appartient ». — Palerme, 21 décembre 1891, VII, p. 708.

92. *Stipulant. Action contre l'assureur. Appel. Destinataire. Droit d'intervention pour le profit espéré. Clause « fret payé ». Inefficacité à cet égard.* — Le destinataire et propriétaire de la marchandise assurée peut intervenir dans l'instance introduite par le stipulant contre l'assureur, même en cause d'appel, pour protéger ses propres droits, en l'espèce en ce qui concerne le profit

espéré compris dans l'assurance. Le destinataire de la marchandise a ce droit, alors même que l'expédition de la marchandise a été faite avec la clause « fret payé », laquelle n'empêche pas que la marchandise ne voyage aux risques et périls de son destinataire. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Fresia et Gallizia, Verdi et Pelosio oncle. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

93. Suède. — *Capitaine copropriétaire. Armateur-gérant. Assurance pour compte d'autrui*. — Lorsque l'armateur-gérant du navire l'a fait assurer pour la totalité, alors que la plus grande partie est la propriété du capitaine, dont il n'a reçu aucun mandat, l'assurance est valable pour le tout, si l'armateur l'a contractée en sa qualité de gérant et en son nom propre et s'il devait être, par ses rapports antérieurs avec le même assureur, considéré comme ayant pouvoir de tenir le navire assuré. — Olson c. Cie d'assurances de Goteborg. — Christiania, 13 septembre 1888, V, p. 421.

94. *Vente «coût, fret et assurance». Vendeur. Obligations*. — La clause *cif* n'oblige point, en principe, le vendeur des marchandises à les assurer contre tout danger de mer, et il satisfait à ses obligations en les assurant pour les cas d'échouement, de naufrage ou de collision. — Donner c. Bodecker. — Cour sup. de Suède, 10 avril 1888, V, p. 419.

95. Tunisie. — *Vente « coût, fret, assurance ». Pétrole. Assurance « franc d'avaries particulières »*. — Lorsque le vendeur est chargé de faire assurer les marchandises pendant le transport, il suffit, pour que l'acheteur ne puisse lui reprocher ni faute ni négligence, qu'il ait souscrit une assurance dans les conditions normales et ordinaires. Les assureurs n'assurant jamais des matières explosibles telles que de l'huile, du pétrole, sans insérer dans la police la clause « franc d'avaries particulières », le vendeur a satisfait à ses obligations en contractant dans ces conditions. — Moïse de S. Attal c. Funaro. — Tunis, 20 décembre 1888, IV, p. 596.

Section 2

Quelles choses peuvent faire l'objet d'une assurance.

96. France. — *Avances faites aux matelots*. — Est valable l'assurance des avances faites aux matelots, même sous l'empire de l'ancien art. 347 du C. de commerce. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

97. Allemagne.— *Bénéfices éventuels*. — L'assurance des bénéfices à réaliser éventuellement sur un navire est licite et valable ; mais il faut que ces bénéfices puissent être réalisés.— Collet c. Cie Aix-Leipzig. — Tribunal supérieur hanséatique, 8 décembre 1890, VII, p. 441.

98. Belgique. — *Profit espéré. Evaluation convenue. Chiffre compris dans une évaluation globale*.— Quand l'évaluation de la chose assurée comprend, suivant convention, « un bénéfice espéré quelconque », cette évaluation fait loi entre l'assureur et l'assuré, sans autre justification, même lorsque le chiffre du bénéfice espéré n'est pas indiqué séparément et est englobé dans la somme assurée. — Rurtz et Matthias c. Cie. Aachen Leipziger. — Sent. arb. belge, 20 juillet 1884, III, p. 90.

99. *Profit espéré. Dix pour cent sur la facture et le fret. Taux légitime*. — Lorsqu'il a été stipulé un profit espéré quelconque, il est légitime et conforme au contrat de porter en compte de ce chef un montant de 10 p. 0[0 sur la facture et le fret. — Landmesser c. Dusseldorfer allgemeine Versicherungsgesellschaft fur See, Fluss und Landtransport. — Bruxelles, 20 novembre 1893, IX, p. 600.

100. Danemark. — *Vente « coût, fret et assurance ». Vendeur. Assurance. Valeur de la facture et non du bénéfice espéré. Usages danois*. — D'après les usages reçus en Danemark, dans les ventes « coût, fret et assurance », l'acheteur peut exiger que le vendeur prenne une assurance pour couvrir entièrement le montant de la facture, mais le vendeur n'est point obligé d'assurer le bénéfice espéré. — Copenhague, 25 mars 1887, V, p. 540.

101. Espagne. — *Navire. Limite de l'assurance. Quatre cinquièmes*. — D'après l'art. 854 du C. de commerce,

il est interdit d'assurer un navire pour une somme excédant les quatre cinquièmes de sa valeur. — Cie L'Union c. José Barreras. — Trib. sup. de Madrid, 10 juin 1885, III, p. 222.

102. ÉTATS-UNIS. — *Assurance supplémentaire de la cargaison.* — Une assurance supplémentaire de la cargaison n'est point une diminution de garantie de la part du propriétaire du navire, ayant pour but de ne pas assurer son intérêt dans le navire au delà d'une certaine somme. — Cour sup. des Etats-Unis, 28 mars 1887, III, p. 96.

103. ITALIE. — *Fret différentiel. Naufrage.* —Celui qui, s'étant chargé d'un transport, en confie l'exécution à un capitaine, profitant de la différence entre le fret stipulé par ce dernier et le prix qu'il reçoit de l'expéditeur, peut valablement assurer cette différence. Par suite de ce contrat, l'assureur est tenu de payer la somme assurée, bien que, en cas de perte totale ou des trois quarts de la marchandise, le fret ne soit pas dû. Il n'en serait pas de même au cas où le navire seul aurait été sinistré, les marchandises étant sauvées. — Mannheim c. Pierce.—Cass. de Palerme, 26 mars 1889, V, p. 396.

104. PAYS-BAS. — *Avances du directeur du navire aux armateurs.* — Les avances faites par le directeur d'un navire aux armateurs peuvent être assurées sur la bonne arrivée de ce navire. — Craandijk c. Société Oesterreichische Phœnix. — Amsterdam, 27 janvier 1888, IV, p. 101.

SECTION 3
Aliment de l'assurance.

105. FRANCE. — *Assurance pour compte. Déclaration de marchandises n'appartenant pas à l'assuré. Contrat nouveau.*—Lorsqu'une police flottante a été souscrite pour compte de qui il appartiendra, si le chargement déclaré par l'assuré appartient à un tiers, et s'il n'est pas justifié que la police avait été réellement souscrite pour le compte de ce tiers, le chargement déclaré ne saurait être appliqué à cette police flottante. Il se forme alors un nouveau contrat qui, loin de rétroagir à la date de la première police, ne peut produire d'effet qu'à partir du jour où la déclaration faite par l'assuré a été acceptée par les assureurs. Dès lors, quand il est établi qu'à cette époque et avant l'ordre donné par l'assuré, la nouvelle du sinistre était déjà parvenue au domicile de ce dernier, l'assurance doit être déclarée nulle et les assureurs n'ont pas à répondre des avaries survenues au chargement qui a fait l'objet de la déclaration. — Assureurs c. Michel et Cie. — Marseille, 17 mai 1886, II, p. 175.

106. *Police flottante. Déclaration d'aliment. Sinistre antérieur.* — Il importe peu, dans les polices flottantes, que les déclarations d'aliment soient faites par l'assuré avant ou après la connaissance du sinistre. La déclaration faite dans les délais fixés par la police engage la responsabilité de l'assureur. — Vve Lemoine c. Assureurs. — Seine, 5 avril 1888, IV, p. 19. — Vve Lemoine c. La Prévoyance. — Seine, 9 décembre 1890, IV, p. 541.

107. *Police flottante. Déclaration d'aliment. Avis nécessaires. Interprétation. Renseignements incomplets. Communication obligatoire. Déclaration par connaissement.*—Lorsqu'une clause de la police stipule que « les déclarations d'aliment devront être faites dans les trois jours de la réception des connaissements et des avis nécessaires », on ne peut prétendre que la déclaration peut être faite par l'assuré au moyen des connaissements, à l'exclusion des « avis nécessaires ». — Breckenridge c. Cie Franco-Hongroise et La Badische. — Hâvre, 1er mai 1889, V, p. 223.

108. *Police. Aliment partiel. Complément d'application à la convenance de l'assuré. Avenant. Assurance aux conditions de la police primitive. Validité.* — Lorsqu'une police d'assurance maritime a été faite pour un certain temps et n'a reçu qu'une partie de l'aliment des sommes assurées, et que cette police porte que le complément d'application pourra être fourni à la convenance de l'assuré, les parties peuvent ensuite librement, par une convention écrite ultérieure, stipuler que le complément d'aliment, même fourni après le terme de la police, sera assuré aux mêmes primes, clauses et conditions que celles de cette police primitive. Les juges du fond peuvent, à cet égard, apprécier

souverainement l'intention des parties et interpréter l'acte additionnel qu'elles ont fait, en tenant compte des circonstances qui l'ont accompagné ou suivi, comme, par exemple, le fait de la réception de la prime totale sans protestation ni réserve. — La Mélusine, La Marine et La Centrale c. Pablo Gil. — Cassation, 15 janvier 1890, V, p. 470.

109. *Polices « in quovis ». Assurances successives. Application des chargements. Ordre de dates des polices. Art. 359 Code de commerce.* — L'art. 359 du Code de commerce est applicable aux polices *in quovis*. Par suite, les applications des chargements doivent être faites, en cas de polices antérieures, dans l'ordre de leurs dates, quels que soient les assureurs. — Cassation, 29 avril 1885, I, p. 13.

110. *Profit espéré. Caractère d'indemnité. Aliment nécessaire. Perte du navire avant chargement. Nullité.* — En autorisant l'assurance du profit espéré, l'article 334 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, n'a pas eu pour effet de faire perdre au contrat d'assurance son caractère de contrat d'indemnité, pour le convertir en un contrat de spéculation ; le profit espéré des marchandises ne peut s'entendre que des marchandises réellement chargées à bord. En conséquence, est nulle, faute d'aliment, l'assurance contractée sur profit espéré, lorsque le navire, sur lequel devaient être chargées les marchandises dont l'assuré espérait le profit, est présumé, par suite du défaut de nouvelles, avoir péri à une date à laquelle il est certain qu'aucun chargement n'avait eu lieu. — Cie La Munich c. Legras. — Paris, 19 décembre 1893, IX, p. 710.

111. Allemagne. — *Assurance « in quovis ». Contrat ferme. Assuré. Obligation de déclarer les chargements applicables à la police.* — Dans le cas d'assurance *in quovis*, le contrat qui intervient n'est pas un contrat d'assurance future, mais un contrat d'assurance ferme, de sorte que le chargement est assuré de droit avant la déclaration de l'assuré, et ce n'est pas cette déclaration qui fait courir le temps des risques ; mais l'assuré est tenu de déclarer tous les chargements applicables à la police souscrite, car l'assureur a droit aux primes sur tous ces chargements, et, en outre, il est obligé de restituer, à la fin de la police, les primes payées d'avance pour les risques que cette police ne couvre plus. — Schultz et Groth c. Miller et Wachsmuth. — Oberlandg. de Hambourg, 22 décembre 1887, III, p. 735.

112. Belgique. — *Assurance par navire à désigner. Assuré. Désignation après connaissance du chargement. Absence de faute.* — L'assuré ne commet aucune faute en attendant, pour désigner le navire à son assureur, qu'il ait la certitude ou la preuve que le chargement est achevé, c'est-à-dire, en pratique, qu'il ait reçu des connaissements établissant la mise à bord. — Landmesser c. Dusseldorfer. — Bruxelles, 20 novembre 1893, IX, p. 600.

113. *Navire à désigner. Echouement avant désignation. Application de l'assurance. Absence de fraude.* — L'échouement du navire assuré avant même sa désignation aux assureurs ne s'oppose pas à l'application qui lui a été faite de l'assurance contractée, s'il est vérifié que cette application n'a été entachée d'aucune fraude et répond bien au risque couvert. — Landmesser c. Dusseldorfer. — Ibid.

114. *Police flottante. Aliment. Déclaration. Sinistre. Application de plein droit.* — L'obligation de dénoncer les divers aliments d'une police d'abonnement, dans un délai déterminé, n'est pas de l'essence du contrat ; elle ne se rapporte qu'à son exécution. La police d'abonnement couvre de plein droit toutes les expéditions rentrant dans les termes de la police, même si le sinistre arrive avant la déclaration d'aliment. — Schrevens-Fillet c. Assureurs. — Bruxelles, 13 janvier 1887, III, p. 82.

115. *Police flottante. Déclaration d'aliment dans un certain délai. Inexécution. Sinistre. Dommages-intérêts.* — Si l'assuré ne fait pas la déclaration d'aliment dans le délai stipulé, il s'expose à une demande de résiliation du contrat d'abonnement ou à des dommages-intérêts ; mais la marchandise formant l'aliment n'est pas soustraite de plein droit à l'assurance. — Ibid.

SECTION 4
Ristourne.

116. FRANCE. — *Assurance du fret. Défaut d'assurance cumulative.* — La perception d'avances sur le fret ne constitue pas une assurance cumulative qui serait nulle. — Marine c. Assureur et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV. p. 47. — Baratoux c. Lloyd Andalous et La Foncière. — Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

117. *Assurance du fret. Restriction au fret des marchandises sauvées. Assurance des avances. Assurance cumulative.* — La restriction du fret à délaisser au fret des marchandises sauvées et l'assurance du fret avancé ne constituent, dans certaines circonstances, ni une assurance cumulative frappée de nullité par la loi, ni une assurance sur bonne arrivée. — Sautereau c. Assureurs, Duménil-Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

118. *Avances sur fret remboursables en cas de sinistre. Assurance du fret.* — L'assurance par l'affréteur des avances sur fret restituables en cas de sinistre ne constitue pas l'assurance sur fret qui était prohibée par l'ancien art. 347 du Code de commerce, lequel n'annulait que l'assurance du fret à percevoir par le fréteur, et non l'assurance des avances restituables à l'affréteur. — Marine c. La Vigie, La Prévoyance et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV, p. 47.

119. *Valeur agréée. Emprunt à la grosse. Ristourne proportionnelle. Part contributive du fréteur. Déduction.* — Dans le cas d'une assurance souscrite *valeur agréée pour douze mois de navigation* et d'un emprunt à la grosse pris par le navire en cours de route, mais payable à l'arrivée au port de déchargement, si le risque assuré doit être diminué de la part contributive du prêteur de grosse dans les avaries, il n'y a pas lieu à ristourne proportionnelle de l'assurance entre la valeur agréée et le montant de l'emprunt à la grosse, et le prêteur doit, à l'expiration du temps des risques, régler les risques sous la seule déduction de la part contributive du prêteur de grosse. — Postel et fils c. Cie L'Equateur. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

120. *Polices flottantes. Conflit. Préférence.* — Dans un conflit de deux polices flottantes, l'une émanant du transporteur et régulière, l'autre émanant du chargeur, mais non suivie de l'avenant d'application, c'est la première qui seule doit sortir à effet, pour ce double motif qu'elle a été préférée par le chargeur lui-même avant le sinistre et qu'elle a été alimentée pour son compte et à ses frais. — Cie d'assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

121. *Polices. Concours. Police « in quovis ». Police spéciale postérieure.* — Une seconde police, relative à des objets déjà couverts par une précédente assurance, n'est nulle que si elle a été souscrite par la même personne, dans le même intérêt, et pour garantir le même risque, et si la première est valable ou tout au moins n'est pas affectée d'une nullité radicale.— Lauratet, Leroy et Cie c. Assureurs. — Cassation, 30 mars 1886, II, p. 5.

122. *Polices. Concours. Police du commissionnaire de transit. Police spéciale antérieure. Incendie à quai au port de transit.* — Les assureurs ne sauraient se dégager de leur responsabilité, en alléguant que les marchandises avaient fait l'objet d'une assurance distincte contre l'incendie sur quai, de la part du commissionnaire transitaire chargé de leur réception au débarquement et de leur réexpédition. Une même marchandise ne peut, en effet, être couverte à la fois par deux assurances, et lorsque des marchandises incendiées se trouvaient déjà garanties par la police souscrite lors de leur embarquement, et destinée à les couvrir jusqu'au lieu de leur destination, elles n'avaient pu en même temps servir d'aliment à la police flottante sur quai qui avait pu être souscrite par le commissionnaire transitaire. — La Foncière, c. Thieullent.—Hâvre, 18 juin 1887, III, p. 190.

123. *Vente. Double assurance. Assurance par le vendeur. Assurance antérieure par l'acheteur. Perte de la marchandise par fortune de mer.* — Lorsqu'au cas d'une vente à livrer coût et fret sur poids délivré, le vendeur et l'acheteur ont, chacun de leur

côté, fait assurer la marchandise, l'assurance faite par le vendeur est seule valable, quoique postérieure en date à celle faite par l'acheteur. Il n'y a pas lieu d'appliquer, dans ce cas, l'article 359 du Code de commerce, puisque l'acheteur ne courait aucun risque et n'avait aucune qualité pour faire assurer une marchandise dont la propriété reposait encore sur la tête du vendeur qui seul avait intérêt à l'assurance. En conséquence, en cas de sinistre et de perte des marchandises par fortune de mer, les assureurs du vendeur en sont seuls responsables.— Benoît et Cie c. La Suisse et Delpierre Gournay et Cie. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 668.

124. NORVÈGE. — *Avance du fret. Assurance. Assurance antérieure des frets du navire. Double assurance. Nullité.* — Une police d'assurance « d'une avance de fret pour une cargaison de glace » est nulle comme double assurance, si l'armement a contracté antérieurement près d'une autre compagnie une assurance des frets du navire. — Wohl c. Assureurs. — Christiania, 10 juillet 1891, VIII, p. 440.

CHAPITRE V
De la Prime.

SECTION 1
De la Prime en général.

125. FRANCE. — *Abordage. Indemnité. Prime d'assurance. Inclusion.* — La prime d'assurance doit entrer en ligne de compte dans le chiffre alloué par les tribunaux comme indemnité d'abordage. — Cap. Likiardopulo c. cap. David. — Marseille, 5 août 1891, VII, p. 563.

126. *Assurance du fret. Avances non restituables. Prime. Détermination.* — Les avances non restituables faisant partie intégrante du fret et l'assurance couvrant 60 0[0 du fret à justifier, l'assurance ne couvre pas une somme déterminée, mais indique un règlement à faire, lors du sinistre, et, dans ce règlement, il y a lieu de déduire des 60 0[0 indiqués les avances touchées au départ du navire, et ne faire payer la prime que sur ce qui était en risque, les avances non restituables touchées par l'armement ne pouvant faire l'objet d'un aléa quelconque. — Baratoux c. Lloyd Andalous et la Foncière. — Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

127. *Capitaine. Arrimage sur quai aux risques des réclamateurs. Réclamateurs. Assurance par polices flottantes antérieures. Remboursement de la prime.* — Le capitaine ou le consignataire du navire, qui a fait assurer les marchandises arrimées sur quai, et avant pesage, aux frais des réclamateurs, ne peut exiger le remboursement de la prime aux réclamateurs, aux risques desquels s'est effectué l'arrimage, alors surtout que les réclamateurs étaient assurés par des polices flottantes antérieures. — Britannic Steam Shipping Cie c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

128. *Risques non prévus. Prime. Fixation par le tribunal. « Quantum ». Voyage d'aller. Voyage de retour.* — Lorsqu'une police d'assurance maritime porte que, pour les risques non prévus ou précisés, la prime sera fixée suivant tarif ou, à défaut, de gré à gré, il appartient au tribunal de déterminer le *quantum* de la prime en cas de silence du tarif et de désaccord des parties. Le manque de la prime pour le voyage d'aller ne peut nécessairement servir de base pour fixer la prime du voyage de retour ; la pratique et les tarifs similaires autorisent le tribunal à fixer la prime du retour à un taux supérieur à celle d'aller. — Simon c. Briaudeau fils et Cie. — Nantes, 6 décembre 1884, I, p. 147.

129. *Voyages distincts. Primes stipulées pour chacun des voyages. Perte du navire dans un voyage intermédiaire. Prime de retour.* — Lorsqu'un navire est assuré pour le voyage d'aller, celui de retour et des voyages intermédiaires avec primes distinctes stipulées pour chacun des voyages, l'assurance n'étant pas faite à prime liée, la prime n'est acquise à l'assureur que pour les voyages effectués. Par suite, si le navire périt dans un voyage intermédiaire, le voyage de retour ne peut être réputé commencé, et la prime afférente à ce voyage n'est pas due par l'assuré. — Simon c. Briaudeau fils et Cie. — Nantes, 27 décembre 1884, I, p. 148.

130. ALLEMAGNE.— *Prime. Avarie grosse. Inclusion.* — La prime d'assurance rentre dans l'avarie grosse,

alors même qu'elle n'a pas été effectivement déboursée. — Cap. Wilson c. Bachmann. — Tribunal de l'Empire, 6 décembre 1884, II, p. 50.

SECTION 2

Du Paiement de la prime et du Privilège de l'asssureur.

131. FRANCE.—*Primes. Paiement. Sommes dues par les assureurs. Compensation conventionnelle.* — Lorsqu'il a été stipulé que, si les primes d'assurance ne sont pas payées à leur échéance, les assureurs devront s'en couvrir par des effets à 6 mois, et qu'ils ont négligé de le faire, alors surtout qu'ils étaient débiteurs vis-à-vis de l'assuré de sommes liquides et exigibles, pour remboursement de sinistres, il y a compensation conventionnelle tacite. — Pihou et joints c. Cie d'assurances générales maritimes. — Rouen, 6 mars 1888, IV, p. 420.

132. *Primes. Paiement par un tiers. Privilège. Subrogation nécessaire.* — Pour qu'un tiers puisse invoquer le privilège établi par l'art. 191, paragr. 10, du C. com., il ne lui suffit pas de justifier qu'il a payé, en l'acquit de l'assuré, les primes de l'assurance du dernier voyage ; il doit, en outre,prouver qu'il se trouve subrogé, soit par la loi, soit par convention, dans les droits des assureurs. — Jacques c. Hess. — Cassation, 23 novembre 1887, III, p. 532.

133. *Privilège. Dernier voyage. Interprétation de ce mot.* — On ne peut entendre comme dernier voyage, dans le sens de l'art. 191 du Code de commerce, la dernière course d'un navire qui fait des courses perpétuelles, à aucune desquelles ne peut s'appliquer le nom de voyage. — Assureurs c. Société Marseillaise. — Marseille, 22 février 1889, V, p. 58.

134. *Privilège. Dernier voyage. Navire au cabotage. Période comprise entre l'armement et le désarmement.* — Le « dernier voyage », pour lequel les assureurs d'un navire sont privilégiés, doit s'entendre, pour un navire employé à la petite pêche, comme pour un navire employé au cabotage, de la période comprise entre son armement et son désarmement, et non de la période pour laquelle les primes doivent être payées. — Néréide c. Crédit Foncier maritime.—Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

135. AUTRICHE-HONGRIE. — *Prime. Paiement. Copropriétaires de navire. Absence de solidarité.* — Les copropriétaires d'un navire, qui l'emploient à la navigation maritime, sont, à défaut d'une société commerciale existant entre eux, dans l'état d'une simple indivision. Par suite, il n'existe aucune solidarité entre eux pour le paiement des dettes du navire, notamment de l'assurance, et chacun d'eux n'est tenu du paiement de la prime qu'au prorata de sa part d'intérêt dans le navire. — Cie d'assurances maritimes c. consorts Premuda. — Trieste, 10 mars 1887, III, p. 333.

136. BELGIQUE.— *Courtier. Mandat tacite d'encaisser les primes. Usages d'Anvers. Dérogation. Absence. Compensation non opposable par l'assureur.* — D'après l'usage constant d'Anvers, le courtier d'assurances maritimes a le pouvoir d'encaisser les primes en son nom pour compte des assureurs. Le courtier a un mandat tacite à cet effet, les assureurs ne faisant jamais le recouvrement des primes sur les assurés directement, mais les recevant globalement des courtiers, qui deviennent ainsi les obligés directs des assureurs après l'expiration du trimestre augmenté de quinze jours. L'usage étant tel, l'assureur qui veut y déroger doit le déclarer expressément. En conséquence, la compensation n'est pas opposable par l'assureur à l'assuré qui a payé les primes au courtier. — Société anonyme la Fédérale c. Société anonyme la Maritime Belge.—Anvers, 30 novembre 1889, V, p. 392.

137. ETATS-UNIS. — *Assurance. Durée indéterminée. Prime proportionnelle. Paiement par mois.* — Lorsqu'une police est faite pour une durée indéterminée, avec la clause que l'assuré paiera une prime proportionnelle au temps écoulé, l'assuré est libre d'adopter le paiement par mois, et le paiement de la prime d'un mois ne saurait être considéré comme un avis de cessation. — Cour suprême des Etats-Unis, 20 décembre 1886, II, p. 720.

138. *Prime. Défaut de paiement. Privilège. Absence d'hypothèque.* — Il n'existe pas d'hypothèque en faveur

des assureurs pour le non-paiement de la prime. Dès 1815, on reconnaissait aux Etats-Unis que la police d'assurance était un *contrat maritime*, c'est-à-dire engageait le navire aussi bien que le propriétaire du navire. Il est vrai que les contrats maritimes engagent en général le navire, au moins autant que le propriétaire ; néanmoins, l'hypothèque étant un *jus in re* qui accompagne la propriété, même entre les mains des acquéreurs de bonne foi, est, de sa nature, *stricti juris*, un droit qui, par conséquent, ne saurait être étendu par argumentation, soit par analogie, soit par déduction. D'ailleurs, l'hypothèque ne saurait être étendue aux cas où les contrats qui ont pour objet le navire profitent moins au navire lui-même qu'à son propriétaire. C'est ce qui se produit pour l'assurance, et c'est à cause de cela que le capitaine—qui a, comme représentant du propriétaire, les pouvoirs les plus étendus, qui peut même, en cas de nécessité, vendre le navire,— ne peut passer un contrat d'assurance ; car, dans ce cas, les bénéfices de l'assurance, au lieu de profiter au navire ou aux chargeurs et autres ayants-droit, sont monopolisés par le propriétaire seul. — Cour de circuit de New-York, 6 octobre 1885, I, p. 630.

139. *Primes. Privilège créé par les statuts d'un Etat. Maritimes liens*. — Dans la distribution du produit de la vente d'un navire, les *liens maritimes* doivent passer avant les *liens* créés par les Statuts d'un Etat pour les primes d'assurance. — Caskey c. The Woodward.—C. du D. O. de Pensylvanie, III, p. 760.

140. NORVÈGE. — *Armateur-gérant. Assurance du navire. Police proportionnelle. Paiement de la prime. Action contre les autres armateurs.* — En cas d'assurance du navire, contractée par l'armateur-gérant, l'assureur peut, pour le paiement de la prime, actionner, pour leurs parts respectives dans la propriété du navire, les autres armateurs, quand il a été dressé plusieurs polices remises à chacun de ces derniers et proportionnelles à leur part de propriété. — Christiania, 22 janvier 1891, VIII, p. 433.

CHAPITRE VI.

Preuve du chargé.

141. FRANCE. — *Connaissement. Tiers porteur. Présomption de propriété. Preuve contraire. Mandat.*— La présomption de propriété, que fait naître l'endossement régulier du connaissement au profit d'un tiers porteur, peut être détruite par la preuve contraire ; et le tiers porteur peut être déclaré *erga omnes* simple mandataire de l'endosseur, ce qui le soumet à toutes les exceptions dont son mandat était passible. — Fantoni c. Lloyd Français. — Cassation, 17 mai 1892, VII, p. 648.

142. *Douane. Déclaration.* — La preuve que les marchandises assurées se trouvaient réellement à bord d'un navire naufragé résulte suffisamment soit des connaissements, soit des déclarations délivrées par la douane du port de charge.—Alfano c. Assureurs. — Aix, 29 mars 1887, II, p. 666.

143. *Déclarations d'octroi et de douane. Connaissements.*—En cas de contestation sur l'existence des marchandises assurées, à bord d'un navire qui a péri, les déclarations d'octroi et de douane constituent, avec le connaissement, une présomption de preuve suffisante en faveur de l'assuré. — Caucurte c. Cie d'assurances générales, Lloyd français et autres. —Seine, 12 janvier 1888, III, p. 570.

144. BELGIQUE. — *Constatations douanières. Défaut d'authenticité.* — Si les procès-verbaux de la douane donnent un caractère d'authenticité aux constatations des délits et contraventions commis au préjudice de l'Etat, on ne saurait leur reconnaître la même vertu au point de vue des constatations relatives aux rapports entre particuliers, et notamment au point de vue de la preuve de la réalité d'un chargement.—Weber et Cie c. Assureurs. — Sent. arbitrale, 15 novembre 1884, I, p. 541.—Bruxelles, 30 juillet 1887, III, p. 338.

145. *Connaissement. Preuve contraire.*— Si le connaissement, rédigé en la forme légale, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs, cette disposition n'a que la valeur d'une pré-

somption qui peut être combattue par la preuve contraire. La preuve de la fausseté d'un connaissement peut être administrée par tous les moyens de droit, même par présomptions.—Weber et Cie c. Assureurs.— Bruxelles, 30 juillet 1887, III, p. 338.

146. Brésil. — *Connaissements. Preuve contraire.*—Malgré l'existence des connaissements, les assureurs ont le droit de faire la preuve contraire et d'établir que les marchandises, indiquées sur ces connaissements, n'ont pas été réellement chargées.—Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances maritimes et terrestres. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

147. Pays-Bas. — *Cargaison appartenant aux armateurs. Connaissement. Force probante.* — Si le connaissement n'a pas été signé par le chargeur, il ne fait pas preuve contre les assureurs, surtout dans le cas où l'armateur est en même temps propriétaire de la cargaison.— Van Harwegen c. de Tweede. — Amsterdam, 9 juin 1888, IV, p. 469.

CHAPITRE VII

De la Preuve des fortunes de mer.

Section 1

Preuve des fortunes de mer en général.

148. France. — *Baraterie. Pertes. Simulation. Preuve offerte.* — On ne peut refuser à l'assureur le droit de prouver que les marchandises n'ont pas péri, ou qu'elles n'ont été perdues que par suite de manœuvres frauduleuses imputables aux assurés ou à leurs auteurs. Il n'importe que les risques de la baraterie fussent au nombre des objets assurés, puisque cette condition n'était pas susceptible de faire disparaître la fraude personnelle de l'assuré ou de ceux dont il répond. — Comptoir Maritime, la Mélusine, la Prévoyance, la Sécurité c. Alfano. — Cassation, 16 décembre 1889, V, p. 465.

149. *Fortunes de mer. Evénements survenus en mer. Avarie d'eau douce. Vice propre.* — L'assuré, qui justifie que l'avarie dont il demande réparation s'est produite pendant le voyage, n'a pas à préciser l'événement spécial qui en a été la cause. C'est à l'assureur, qui prétend que l'avarie est la suite du vice propre, à administrer la preuve de son exception. — Domergue c. Assureurs. — Marseille, 2 juin 1892, VIII, p. 363.

150. Angleterre. — *Perte du navire dans le temps du risque.* — Quand un navire est présumé perdu, l'armateur peut établir, par des probabilités, que le naufrage a dû avoir lieu dans la période de temps couverte par la police, et, cette preuve ainsi faite, l'assureur doit payer la valeur assurée. — Reid et autres c. Cie d'assurances maritimes le « Standard ». — Haute Cour de justice, 12 juillet 1886, II, p. 193.

151. Italie. — *Naufrage. Accident de mer. Présomption. Cause du naufrage. Certificat.* — Le naufrage du navire, de quelque cause qu'il émane, entraîne la présomption qu'il est arrivé par accident de mer. L'assuré est obligé de certifier la cause du naufrage tant au moyen de la preuve par témoins qu'à l'aide de présomptions ayant les qualités requises par les lois, et dont le mérite est laissé à l'appréciation souveraine du juge. — Assurances générales c. Salmon.— Cass. Florence, 15 mai 1884, I, p. 59.

152. *Innavigabilité. Expertise. Preuve testimoniale.* — N'est point déchu de l'exercice utile de l'action en délaissement, l'assuré qui n'a pas signifié ou a mis un retard à signifier à l'assureur tous les avis ou actes qui lui sont parvenus relativement aux risques survenus au navire et aux choses assurées, et qui ne fournit pas une preuve du sinistre de mer allégué dans la notification de l'abandon. En l'absence de ces significations ou justifications, l'assuré a seulement moins de droits pour obtenir la condamnation de l'assureur au paiement de la somme assurée. L'innavigabilité ou l'irréparabilité absolue ou relative du navire, qui peuvent donner lieu au délaissement ou à l'action d'avaries seulement, ne peuvent mieux être établies que par une expertise de l'état du navire. A défaut des rapports obligatoires du capitaine et des livres nautiques du navire, toutes les conditions et circonstances relatives au sinistre de mer, discuté dans le délaissement, peuvent être établies par la preuve testimoniale. — Gênes, 4 décembre 1885, I, p. 658.

153. Norvège.--*Naufrage. Preuve.*

Bouée de sauvetage. Paquet de lettres. — L'assuré, qui veut faire considérer par l'assureur son navire comme disparu, doit faire la preuve du naufrage d'une façon directe et certaine ; on ne peut pas se contenter, notamment, pour cette preuve, de ce fait que l'on avait retrouvé à la côte une bouée de sauvetage appartenant au navire dont on n'avait plus eu de nouvelles, et un paquet de lettres adressées au second du navire. — Knoph c. Heyerdal. — Christiania, 26 février 1885, II, p. 598.

SECTION 2

Rapport de mer.

154. FRANCE. — *Perte du navire. Force majeure. Preuve.* — La simple allégation par le capitaine, dans son rapport, que le navire a coulé par suite d'une collision avec une épave, n'est pas une preuve suffisante qui permette d'attribuer la perte du navire à un cas de force majeure ou de fortune de mer. Lorsque rien ne vient corroborer cette allégation, il convient plutôt d'attribuer l'accident à l'innavigabilité et au vice propre du navire. Il en est ainsi surtout lorsque la perte a eu lieu par mer et temps calmes. — Biette c. Assureurs. — Seine, 12 mai 1886, p. 440.

155. EGYPTE. — *Capitaine. Rapport de mer. Défaut de vérification. Perte d'objets. Preuve par témoins.* — L'assureur ne saurait arguer de l'insuffisance du rapport du capitaine pour établir le fait du sinistre, par le motif que ce rapport n'aurait pas été vérifié sur interrogatoire des gens de l'équipage. L'article 62 du Code de commerce maritime ne s'applique dans toute sa rigueur que lorsqu'il s'agit de la responsabilité personnelle du capitaine ; en matière de preuve de la perte d'objets naufragés, la règle est moins absolue : il est de doctrine et de jurisprudence qu'il peut être, dans ce cas, suppléé à l'irrégularité ou à l'absence du rapport du capitaine par les attestations des témoins du sinistre et même, au besoin, par d'autres pièces probantes. — Moberly Bell c. Misrahi et consorts. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

156. ITALIE. — *Délaissement. Capitaine. Rapport à l'autorité du lieu de destination. Expiration du délai de l'art. 517 Code de commerce. Vérification omise.* — Le rapport sur le sinistre, fait par le capitaine après le délai prescrit par l'art. 517 du Code de commerce à l'autorité du lieu de destination du navire, et non au consul national, ne peut servir de support à l'action en délaissement, alors surtout qu'elle n'a pas été suivie de la vérification des faits déclarés par le capitaine, conformément à l'article 518 du Code de commerce. — Brignetti c. Société Mutuelle Camogliese. — Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

SECTION 3

Expertises. Constatation d'avarie.

157. FRANCE. — *Défaut de rapport de mer. Expertise non contradictoire. Déchéance.* — Le transporteur qui a assuré les marchandises qu'il transporte est déchu de tout recours contre les assureurs quand il ne produit, à l'appui de sa réclamation pour avaries, ni un rapport de mer dûment affirmé, ni une expertise des marchandises avariées contradictoire avec les assureurs. — Cie Morelli c. Figuier-Serre et autres. — Cette, 8 mars 1888; Montpellier, 13 février 1889, IV, p. 651.

158. BRÉSIL. — *Délaissement. Expertise. Voyage. Nullité.* — Est nul le jugement qui prononce le délaissement en se fondant sur une expertise faite sur le navire à la suite d'un voyage postérieur à l'événement. — Eliza Gran Gonzalvas Cardoso c. Cie d'assurances maritimes et terrestres de Rio-Grande. — Rio, 3 octobre 1890, VI, p. 579.

159. DANEMARK. — *Police. Renvoi à la Convention du 2 avril 1850. Non-constatation de la cause des avaries. Agent de l'assureur. Visite des marchandises à bord. Présence au déchargement.* — Alors même qu'il est stipulé, dans une police d'assurance, que la Convention du 2 avril 1850 (c'est-à-dire les statuts de la Compagnie royale d'assurances maritimes), sera applicable à l'assurance, l'omission par l'assuré de faire procéder à la recherche de la cause de l'avarie, conformément à l'article 165 de cette Convention, ne suffit point à libérer l'assureur de ses obligations, quand l'agent de ce dernier a visité

les marchandises sur le navire et assisté à leur déchargement. — Copenhague, 12 avril 1893, V, p. 632.

160. Egypte.. — *Marchandises. Avaries. Expertise contradictoire. Justification suffisante.* — Lorsque la perte subie par l'assuré par accident de mer a été évaluée par une expertise ordonnée par justice et effectuée contradictoirement entre les parties, que l'évaluation a eu pour base la valeur qu'aurait eue la marchandise au moment de l'arrivée si elle était restée dans le même état qu'au départ, qu'elle a tenu compte des franchises que s'était réservées l'assureur et qu'elle ne dépasse pas la limite fixée pour l'assurance, l'assuré ne saurait être tenu à aucune autre justification à l'appui de sa demande. — Kvikor Gudukian c. Lloyd Bavarois et Cie Russe de navigation à vapeur. — Alexandrie, 23 mai 1894, X, p. 796.

161. Norvège. — *Condamnation du navire. Transport du navire au lieu des réparations. Contestation de l'expertise. Déchéance.* — Lorsqu'un navire est condamné par la raison que, conformément à l'article 73 de la police générale norvégienne, les frais de réparations excèderaient les trois quarts de sa valeur d'assurance, l'assureur, après avoir fait transporter le navire dans un lieu où doivent s'effectuer les réparations, ne peut, pour se soustraire à la condamnation, remettre en question, dans ce dernier lieu, les déclarations des premiers experts concernant la cause et l'étendue du dommage. — Christiania, 20 janvier 1894, X, p. 802.

Section 4

Innavigabilité.

162. France. — *Certificat de navigabilité. Simple présomption.* — Le certificat de visite établit, en faveur du navire, une présomption de navigabilité, qui met à la charge de l'assureur la preuve du vice propre ; mais cette présomption peut être combattue et détruite à l'aide de preuves et de présomptions contraires. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

163. *Certificat de visite. Navigabilité. Simple présomption.* — Le certificat de visite, délivré au navire avant son départ, constitue une présomption de bon état de navigabilité ; cette présomption peut résulter aussi d'autres documents, tels que la cote au Véritas et les vérifications et constatations faites par le service de la Marine. — D. Auger c. Assureurs. — Hâvre, 5 mai 1890, VI, p. 163.

164. *Certificat de visite. Présomption de navigalité.* — Lorsqu'un navire est muni d'un certificat de visite régulier, il y a présomption qu'il est en bon état et que l'avarie est due à la fortune de mer ; c'est à l'assureur à prouver que l'avarie dont l'assuré lui demande la réparation est la conséquence du vice propre ou de l'usure. Cette preuve n'est pas faite lorsque les experts, nommés pour apprécier les causes de l'avarie, ont conclu qu'on devait l'attribuer à l'usure, sans indiquer, avec une précision suffisante, l'étendue et l'importance de cette usure.—Flornoy et fils c. La France maritime.—Nantes , 26 février 1889, VI, p. 285.

165. *Certificats de visite. Permis de navigation. Présomption de navigabilité. Vice propre. Preuve à faire.*—Les certificats de visite et le permis de navigation délivrés à un navire à vapeur, tant pour la coque que pour la machine, créent en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité. En cas d'avaries en cours de voyage ou de relâche pour cause d'avaries ou pour le bien et le salut communs, les avaries éprouvées par le navire ainsi pourvu de certificats de visite, et qui ont nécessité sa relâche, doivent être attribuées à des fortunes de mer, à moins que les assureurs ne fassent la preuve qu'elles sont dues au vice propre ou aux défectuosités du navire, à une insuffisance d'installation ou à la faute du capitaine. — Amalrert et Augier c. Assureurs. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 338.

166. *Cote au Veritas. Présomption de bonne navigabilité.* — Les présomptions résultant du certificat de visite ou de la cote au Véritas, ou des vérifications de la Marine, peuvent être combattues par toutes preuves contraires, et elles peuvent se trouver détruites notamment par les énonciations du rapport du capitaine. — Auger c. Assureurs. — Hâvre , 5 mai 1890, VI, p. 163.

167. *Classe au Véritas. Présomp-*

tion de navigabilité.— La classification d'un navire faite par le bureau *Véritas* constitue, en faveur de ce navire, une présomption suffisante de navigabilité pour que la dislocation du navire et les avaries produites par des causes attribuées à l'état de la mer soient mises à la charge des assureurs, s'ils n'établissent pas l'innavigabilité du navire. — John Jacobs et Cie c. Lloyd Andalous et Lloyd Néerlandais. —Seine, 28 août 1890, VI, p. 269.

168. ALLEMAGNE.—*Innavigabilité existant au départ ou tout au moins dans un délai très court. Police de Brême. « Preneur d'assurance ».*— La navigabilité du navire doit, jusqu'à preuve contraire, être présumée. — L'innavigabilité ne peut être opposée par l'assureur que si elle a existé au départ ou tout au moins dans un délai très court, et, à ce point de vue, lorsqu'il s'agit d'un voyage d'aller et retour, même comprenant des ports de relâche, on doit, pour déterminer le moment du départ, ne considérer le voyage que comme un voyage unique. — Harmsen c. Assureurs.— Trib. sup. hanséatique, 28 octobre 1884, I, p. 153.

169. ETATS-UNIS.— *Clause exceptant l'innavigabilité. Charge de la preuve.* — Lorsqu'un navire a été assuré avec la clause que les risques d'innavigabilité sont exceptés, c'est à l'assuré à faire la preuve que la cause du sinistre n'est pas due à l'innavigabilité, si le navire était vieux et si la constatation de son état était très ancienne. — Barwind c. Greenwich Insurance C°. — Cour d'appel de New-York, 23 avril 1889, V, p. 281.

170. ITALIE. — *Vice propre. Preuve. Certificat d'inscription au Registre.* —Le vice propre du navire, dont les assureurs sont exempts, doit être présumé quand le naufrage ou tout autre sinistre se produit par un temps et une mer calmes, sans aucune autre circonstance expliquant l'événement. L'assuré, à qui il incombe de combattre cette présomption, en démontrant le bon état de navigabilité du navire avant le départ, peut le faire par les certificats délivrés par le capitaine de port, dans les termes des art. 77 et 78 du Code de la marine marchande. L'inscription au *Registro italiano* ne saurait équivaloir, pour atteindre ce résultat, aux documents officiels précités. — Italia et Assureurs c. Campodonico. — Gênes, 25 novembre 1885, II, p. 216.

171. *Innavigabilité. Expertise sur le lieu du sinistre.* — L'innavigabilité du navire est suffisamment établie par une expertise régulièrement faite sur le lieu du sinistre, même à l'étranger, si, d'ailleurs, les assureurs n'apportent pas la preuve contraire. —Consorts Andreis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

SECTION 5

De la Preuve contraire réservée aux assureurs.

172. FRANCE. — *Baraterie invoquée par les assureurs. Preuve à leur charge.* — Les assureurs qui se prétendent dégagés de leurs obligations, par le motif que la perte des marchandises assurées est due à un acte de baraterie, doivent fournir la preuve des manœuvres frauduleuses qu'ils reprochent au capitaine.— Caucurte c. Cie d'assurances générales, Lloyd français et autres. — Seine, 12 janvier 1888, III, p. 570. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1890, VI, p. 20.

173. *Capitaine. Baraterie. Offre de preuves. Tribunaux. Appréciation. Rejet.* — Lorsque des présomptions graves tendent à établir qu'il n'y a pas eu de baraterie criminelle, les tribunaux sont libres de refuser l'offre de preuves faite par les assureurs. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1890, VI, p. 20.

174. GRÈCE. — *Relèvement du navire. Preuve.* — La prétention de l'assureur, que le navire échoué peut être relevé et réparé, constitue une fin de non-recevoir opposée à la demande principale ; dès lors, quand l'innavigabilité du navire est établie, c'est à l'assureur qu'il incombe de prouver la possibilité de le relever et de le réparer. — Cie l'Ancre c. Proco. — Athènes, n° 572 de 1886, II, p. 461 ; juin 1887, IV, p. 491.

175. C'est à l'assureur, qui prétend que le navire échoué peut être relevé et réparé, à fournir la preuve de sa prétention. — Cie le Phénix c. Filinis. — Athènes, n° 572 de 1886, II, p. 461.

176. ITALIE. — *Baraterie.* — C'est à l'assureur qu'il incombe toujours de

prouver la baraterie du patron qu'il invoque pour sa décharge. — Andréis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

CHAPITRE VIII
De la Responsabilité des Assureurs.

Section 1
Chargement sur le pont.

177. France. — *Connaissement. Faculté de charger sur le pont. Capitaine. Défaut d'avis au chargeur. Double prime. Non-lieu.* — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à charger sur le pont, sans aviser le chargeur, les marchandises pouvant être considérées comme dangereuses, l'assureur ne peut se refuser à rembourser la perte des marchandises placées sur le pont à l'insu du chargeur, par le motif que celui-ci ne lui a pas fait la déclaration de ce mode de chargement. Il n'a pas le droit d'exiger de son assuré la double prime afférente aux marchandises ainsi chargées. L'armateur n'est pas non plus responsable envers l'assureur pour avoir simplement usé d'un droit que lui conférait le connaissement. — Félix c. Assureurs et Duchon, Doris et Cie. — Marseille, 3 août 1894, X, p. 456.

178. *Défaut de déclaration. Ignorance de l'assuré. Expertise. Présence des assureurs. Assuré. Absence de réticence.* — L'assureur ne peut reprocher aucune réticence à l'assuré qui n'a pas déclaré que la marchandise voyagerait sur le pont, si, d'une part, ce fait n'a pas été porté à sa connaissance et si, d'autre part, à l'arrivée, avant retirement, la marchandise a été l'objet d'une expertise à laquelle ont concouru les assureurs. — Tardieu c. Cyp. Fabre et Assureurs. — Marseille, 2 juillet 1892, VIII, p. 109.

179. Danemark. — *Risques limités. Supplément de prime. Jet.* — Alors même que le risque des marchandises de pont est limité à certains cas prévus, la stipulation d'une prime supplémentaire pour ces marchandises a pour effet de les garantir des mêmes risques que les autres, notamment du jet à la mer. — Copenhague, 26 juin 1893, X, p. 636.

180. *Prime supplémentaire. Jet. Usage de Copenhague.* — D'après l'usage de Copenhague, en matière d'assurance, la cargaison du pont, même lorsque l'assureur ne se charge pas du risque du jet à la mer, est assurée moyennant la même prime que les marchandises chargées sous le pont. En conséquence, lorsqu'une assurance a été faite seulement pour le cas d'échouement ou de perte totale du navire, mais qu'une prime supplémentaire a été payée pour la cargaison du pont, le paiement de cette prime suppose que l'assureur a pris à sa charge le jet à la mer. — Copenhague, 23 avril 1892, IX, p. 766.

Section 2
Baraterie de patron.

181. France. — *Capitaine copropriétaire. Perte par sa faute. Défaut d'action.* — Le capitaine copropriétaire d'une part de navire ne peut, après que le navire a été perdu par sa faute, réclamer aux assureurs le montant de sa part d'assurance. Il est, en effet, vis-à-vis d'eux, dans le cas prévu par l'art. 352 du Code de commerce. — Cap. Chantreau c. Providence maritime. — Marseille, 27 juillet 1888, VI, p. 438.

182. *Baraterie. Garantie. Voiles. Vice d'installation. Panneaux. Défaut de fermeture. Relâche. Faute du capitaine.* — Le défaut d'installation des voiles avant le départ du navire et le défaut de fermeture des ouvertures donnant accès du pont dans les chambres et la machine ou autres locaux affectés à un service journalier, ne constituent pas des défectuosités ou une insuffisance d'installation pouvant être considérées, soit comme étant en contradiction avec les certificats de visite, soit comme rendant les assurés non recevables à réclamer aux assureurs le montant des avaries éprouvées par le navire et les frais de la relâche. Et, si les assureurs avaient garanti la baraterie de patron, la faute que des experts relèveraient de ce chef en imputant les avaries et la relâche au défaut d'installation de la voilure et au défaut de fermeture suffisante des panneaux pendant une tempête, constituerait, non une faute à la charge des assurés, mais à la charge du capitaine et

retombant ainsi aux risques et à la responsabilité des assurances. — Amalrert et Augier c. Assureurs. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 338.

183. *Clause « les assureurs seront déchargés des événements provenant de la baraterie frauduleuse, lorsque le capitaine aura été choisi par l'armateur ou le propriétaire du navire». Choix du capitaine par le créancier hypothécaire.* — La clause d'une police d'assurance, portant que les assureurs seront déchargés des événements provenant de la baraterie frauduleuse de patron (lorsque le capitaine aura été choisi par l'armateur ou le propriétaire du navire), ne peut être invoquée contre un armateur qui a abandonné l'administration du navire et le choix du capitaine à un tiers, auquel il a affecté hypothécairement ce navire pour la sûreté d'une dette. Dans ce cas, le choix du capitaine est bien le fait de ce tiers, qui a un droit spécial et personnel sur le navire, et non l'œuvre de l'armateur; dès lors, la compagnie d'assurances doit être contrainte à payer à cet armateur le prix des marchandises assurées pour son compte. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1899, VI, p. 20.

184. *Remorque. Rupture. Insuffisance de ressources du bord. Défaut de relâche.* — En cas d'insuffisance des ressources du bord, le fait par le capitaine de ne pas relâcher, quand il le peut, dans le port le plus voisin, pour y réparer sa remorque, constitue une faute engageant la responsabilité des assureurs. — Claparède c. l'Armement. — Paris, 20 novembre 1885, I, p. 477.

185. *Baraterie frauduleuse. Exemption. Capitaine choisi par un prêteur hypothécaire.* — Quand il est stipulé dans une police « que les assureurs cesseront d'être responsables de la baraterie de patron, à l'égard des armateurs, des propriétaires du navire ou de leurs ayants-droit, lorsque le capitaine sera de leur choix et que la baraterie sera accompagnée de dol ou de fraude », il ne suffit pas qu'un arrêt constate que l'armateur a hypothéqué son navire et que le capitaine a été choisi par le prêteur hypothécaire, pour que ledit arrêt puisse rendre les assureurs responsables d'un acte de baraterie frauduleuse et accorder à l'armateur un recours contre eux. Il en est ainsi, quels qu'aient pu être les pouvoirs d'administration conférés au prêteur hypothécaire; car celui-ci n'en demeure pas moins, dans tous les cas, l'ayant-droit de l'armateur; comme tel, il se trouve compris dans les termes de l'exemption stipulée au profit des assureurs, et, dès lors, l'arrêt qui prononce quand même la responsabilité de ces derniers dénature la convention et viole l'art. 1134 du C. civil. — Cie Nouvelle du Hâvre, la Centrale et autres assureurs c. Dlle Adloff et consorts Rivière. — Cassation, 29 octobre 1887, III, p. 407.

186. *Fin de non-recevoir. Demandeur. Destinataire. Capitaine. Absence de mise en cause. Art. 435, 436.* — Le négociant, qui a assuré une cargaison contre les avaries de mer et la baraterie de patron, et qui a régulièrement, et en temps utile, appelé devant le tribunal de commerce l'expéditeur et les assureurs, afin de rendre responsables, ceux-ci des avaries de mer, celui-là des avaries dues au vice propre de la marchandise, peut, dans le cours de l'instance, conclure contre les assureurs, comme responsables de la baraterie de patron, au moment où cette cause vient à se révéler. Les assureurs ne peuvent opposer au demandeur destinataire qu'il n'a pas mis en cause le capitaine, et que ce dernier se trouve fondé à invoquer les fins de non-recevoir des art. 435 et 436 du Code de commerce. Ils ne peuvent exciper du droit du capitaine, comme s'ils eussent cautionné l'obligation de celui-ci et comme si le destinataire, créancier du capitaine, fût tenu de transmettre aux assureurs les actions qu'il pourrait avoir contre son débiteur. — Cie d'ass. marit. de Nantes c. Serpette, Lourmand, Lorois et Cie. — Cassation, 1er mars 1886, I, p. 581.

187. ALLEMAGNE. — *Capitaine. Simple faute. Irresponsabilité. Condition insuffisante.* — Le capitaine, dont la conduite a paru répréhensible, ne doit pas être considéré comme ayant commis une faute au sens de l'art. 825-4° du Code de comm., qui dégage la responsabilité de l'assureur. — Inhuen c. la Norddeutsche Versicherungs. — Tribunal supérieur hanséatique, 30 janvier 1885, II, p. 54.

188. *Vente de marchandise. Faute du capitaine. Assureur. Irresponsabilité.* — La faute du capitaine ne peut engager que la responsabilité de l'armateur et non celle de l'assureur vis-à-vis du chargeur dont la marchandise a été vendue par le capitaine dans un port de relâche. — Hasche c. Cie La Rhenania. — Langericht de Hambourg, 1er décembre 1884, I, p. 159.

189. Angleterre. — *Baraterie. Signification. Fraude. Nullité de la police.*—L'acte par lequel le capitaine enfreint nettement et *frauduleusement* son devoir envers ses armateurs, sans avoir une intention criminelle, constitue une baraterie. Le caractère frauduleux résulte de ce que le capitaine a agi dans son propre intérêt, par malice envers les armateurs ou par mépris d'une loi qu'il doit respecter. — Wilson Harravay et Henderson Law c. National Insurance Cie. — Dunedin, 29 juillet 1886, II, p. 161.

190. *Baraterie. Fautes de navigation couvertes par l'assurance. Vice d'arrimage. Application.*— La faute de navigation comprend non seulement la conduite du navire, mais encore les mesures destinées à protéger les marchandises ; elle doit s'étendre à toute faute ou négligence de l'armateur ou de ses agents, qui compromet la navigation du navire. Cette faute ou cette négligence peut être antérieure au départ du navire, et le capitaine, qui oublierait sa boussole, bien qu'une fois en mer on n'ait rien eu à lui reprocher, aurait certainement commis une faute de navigation. — Carmichael et Cie c. Liverpool Sailing Shipowner's Mutual Indemnity Association. — Cour supr. de Judic., 19 mai 1887, III, p. 219.

191. Brésil. — *Facultés. Perte. Baraterie. Assureurs non obligés.* — En principe, les assureurs sur facultés ne répondent pas de la baraterie du capitaine. — Moreira, Irmao et Cie c. Assureurs. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

192. *Clause d'exonération des bateries. Paiement. Fin de non-recevoir.* — L'assureur, qui n'est pas responsable des bateries et qui paie l'assuré, reconnaît par là qu'il n'y a pas eu baraterie, et n'a pas ensuite une action récursoire contre l'armateur, fondée sur un fait de cette nature. — Trib. supr. de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

193. Echelles du Levant. — *Baraterie. Sens. Fraude. Condition inutile.* — La baraterie de patron peut résulter de fautes lourdes et dommageables commises par le capitaine au préjudice du chargeur et des assureurs, sans qu'il soit besoin d'établir le caractère dolosif ou criminel des faits qui constituent ces fautes. — Giottis c. Cie « la Foncière ». — Trib. cons. Constantinople, 4 février 1886, II, p. 707.

194. Etats-Unis. — *Faute. Absence de dol. Assureurs tenus.* — La négligence du capitaine ne fait pas obstacle à la recevabilité de l'action de l'assuré, quand il n'y a eu ni dol ni intention délictueuse de la part dudit capitaine. — Orient. mut. Ins. Cie c. Adams. — Cour sup. des Etats-Unis, 24 octobre 1887, III, p. 625.

195. Norvège.— *Assurance sur le fret. Faute du capitaine. Déchéance.* — En cas d'assurance sur le fret, l'assureur peut se refuser au paiement de la somme assurée, lorsqu'il est établi que le capitaine s'est rendu coupable de négligence grave, notamment lorsqu'il n'avait point changé sa route en temps utile, et lorsque le capitaine est en même temps propriétaire du navire.— Christiania, 14 mars 1890, VII, p. 359.

Section 3

Changement de voyage.

196. France. — *Risques d'escale, déviation et baraterie de patron. Changement de voyage.* — Une police d'assurance, aux termes de laquelle les assureurs couvrent les marchandises sans aucune interruption contre les risques quelconques, y compris ceux d'escale, de déviation et de baraterie de patron, depuis le moment où elles quittent la terre au point de départ jusqu'au moment où elles arrivent à terre au point extrême de destination indiqué par la police, couvre tous les risques généralement quel-

conques et même ceux d'un changement de voyage, pourvu que le lieu de destination ne change pas. — Castel James c. Yruretagoyéna. — Bordeaux, 5 août 1891, VII, p. 426.

197. *Clause autorisant les variations de route. Voyage de Valence à Bordeaux. Escale à Rouen.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à varier de route lui donne bien le pouvoir de faire subir à sa route certaines déviations, mais elle ne lui laisse pas la faculté de changer le voyage qui est déterminé par le port de départ et le port de destination. Spécialement doit être considéré, non comme une déviation de route, mais comme un changement de voyage, le fait par le capitaine de conduire son navire à Rouen dans un voyage de Valence à Bordeaux. — Castel James c. Yruretagoyena. — Ibid.

198. *Ligne régulière. Escales rétrogrades. Notoriété.* — Lorsque des marchandises assurées ont été chargées à bord d'un navire d'une ligne régulière qui fait son service par escales, même rétrogrades, et que cette condition de son service, insérée sur tous ses connaissements, est de notoriété publique et particulièrement connue des assureurs, ceux-ci ne peuvent se décharger de la responsabilité des avaries survenues aux marchandises assurées, sous le prétexte qu'après leur chargement dans un port, le navire aurait fait une route rétrograde, pour se rendre dans un autre port, d'où il serait revenu vers le premier port de charge pour s'y compléter. La compagnie d'assurance, pour se soustraire à la responsabilité des avaries, ne peut se prévaloir ni de ce que l'escale rétrograde n'était pas prévue dans la police, ni de ce que l'assuré n'aurait pas su le trajet que les marchandises devaient suivre, ni de ce qu'elle n'aurait perçu qu'une prime réduite. — Cie Le Commerce c. James. — Rouen, 14 mars 1887, III, p. 22.

199. Belgique. — *Clause autorisant les échelles directes ou rétrogades. Interprétation. Ligne commerciale.* — La clause « d'échelles directes ou rétrogrades » autorise le navire assuré à faire des relâches pour charger et décharger, non seulement dans les ports qui se trouvent sur la ligne géographique du voyage indiqué, mais également sur la ligne commerciale, c'est-à-dire sur l'itinéraire qu'ont l'habitude de suivre les navires qui font des voyages vers les régions indiquées, même si cet itinéraire s'écarte de la ligne géographique. — Nyssen frères et Cie c. ~~Cie~~ d'Assurances Franco-Hongroise. — Sent. arb., 11 février 1887 ; Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 90 et 616.

200. *Voyage d'Anvers à Marseille. Escale de Glasgow. Clause couvrant les aggravations de risques résultant des clauses du connaissement.* — Lorsque la police porte que « l'assureur accepte les conséquences et aggravations de risques résultant des clauses et réserves des connaissements » et lorsqu'il est établi, en fait, que le connaissement indiquait en caractères imprimés : *viâ Glasgow*, l'assureur ne peut se plaindre de l'escale faite dans ce dernier port. En effet, si la clause précitée ne peut avoir pour résultat de mettre à la charge des assureurs des risques autres et plus grands que ceux prévus par la police, ni de changer les stipulations essentielles et expresses du contrat, il y a lieu d'admettre cependant qu'elle peut modifier les conditions accessoires qui ne sont pas de nature à changer, dans l'esprit de l'assureur, l'opinion du risque. Or, il est certain d'une part, que les assureurs ne perçoivent jamais d'augmentation de prime lorsque, dans un voyage d'Anvers à Manille, l'escale de Glasgow leur est formellement déclarée. D'autre part, si l'on considère l'importance d'un semblable voyage et le grand nombre d'échelles faites par les navires qui l'accomplissent, on est amené à reconnaître que l'escale de Glasgow ne constitue pas une déviation suffisante pour changer la nature du voyage ou pour en faire un voyage différent de celui prévu par la police ; qu'elle ne change point, par conséquent, l'opinion du risque. — Cie Franco-Hongroise c. Nyssen frères. — Ibid.

201. *Voyage de Hambourg à Alexandrie directement ou indirectement. Déviation de route.* — En l'état d'une police d'assurance pour un voyage de Hambourg à Alexandrie « directement ou indirectement », toute déviation de route, ne résultant pas d'un

usage certain ou de force majeure, fait perdre à l'assuré son recours contre l'assureur. — Assurances maritimes c. Kouroubalikian. — Alexandrie, 22 mars 1888, IV, p. 92.

202. Etats-Unis. — *Interdiction de fréquenter certains ports ou ancrages. Voyage de New-Orléans à Liverpool.* — La clause, par laquelle l'assuré s'engage à ne pas profiter de ports ou d'ancrages dans le Mexique Oriental, dans le Texas ni le Yucatan, ni des ports dans les Indes Orientales, ni de ports sur la Côte Nord-Est de la Grande-Bretagne, au dessus de la Tamise, ni de ports sur le continent au nord d'Anvers, a plutôt pour but de spécialiser le commerce auquel était employé le navire que de limiter l'assurance aux portions de ses voyages qui étaient dans l'Atlantique. En conséquence, les assureurs sont responsables de la perte survenue dans le voyage de New-Orléans à Liverpool. — Cour supr. des Etats-Unis, 28 mars 1887, III, p. 96.

203. Italie. — *Changement de route. Fait du capitaine.* — L'assureur, indépendamment de toute clause de la police, est tenu de répondre des changements de route, de voyage ou de navire, toutes les fois qu'ils ne proviennent pas du fait de l'assuré. Ne peut équivaloir au fait de l'assuré le fait du capitaine du navire. — Puccio c. Cie la Badoise. — Turin, 26 novembre 1892, VIII, p. 418.

204. Pays-Bas. — *Transport entre tous les ports, lieux, fleuves, etc., dans les Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. Mer territoriale.* — L'assurance du transport, « entre tous les ports, lieux, fleuves, canaux, mers, etc., dans les Pays-Cas, en Belgique et en Allemagne, » comprend le transport par ces parties de la mer, qui font partie desdits Etats, c'est-à-dire jusqu'à une distance d'une lieue géographique de la côte. — Berg c. la Badische Schiffahrt Assecuranz Gesellschaft. — Rotterdam, 9 février 1889, V, p. 397.

Section 4

Risques divers.

205. France. — *Abordage. Choc contre un corps flottant ou fixe.* — En matière d'assurance, le mot « abordage » désigne exclusivement le choc de deux navires, et ne peut s'étendre au choc d'un navire contre un autre corps flottant ou fixe. L'avarie survenue à une machine, par suite d'un corps autre qu'un navire, ne peut être mise à la charge de l'assureur, parce que la police contiendrait une clause assurant les machines contre les risques d'abordage. — Flornoy et fils c. Assurances générales. — Seine, 2 juin 1887, III, p. 183.

206. *Amarrage. Négligence des mariniers. Absence de dol et de fraude.* — La faute des mariniers qui ont négligé de prendre des précautions d'amarrage est couverte par l'assurance quand elle n'est accompagnée ni de dol ni de fraude. — Vernaudon frères c. La Suisse. — Bordeaux, 31 décembre 1888, IV, p. 664.

207. *Assurance sur corps et sur fret. Avances sur fret non restituables. Ristourne au profit des assureurs sur fret. Navigation aux 5/8.* — L'armateur d'un navire sinistré qui a reçu des avances sur le fret, non restituables, et qui a assuré son navire et son fret, ne peut conserver ces avances et toucher des assureurs le montant des sommes souscrites par lui sur le corps et le fret de son navire. Ces avances doivent être comprises dans le calcul du fret net, dont l'assurance est permise, et elles doivent donner lieu à ristourne lorsqu'en les ajoutant à la somme assurée, elles forment un total dépassant le fret net. Cette ristourne s'opère au profit des assureurs sur fret, à l'exclusion des assureurs sur corps. Cette doctrine s'applique au cas où le navire est armé aux 5/8 et alors que c'est le capitaine qui a touché les avances. — Baratoux c. Le Lloyd Andalous et La Foncière. — Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

208. *Avances sur fret remboursables en cas de sinistre. Chargeur. Action directe et personnelle.* — Lorsque des avances sur fret, restituables en cas de rupture du voyage, ont été, conformément à la charte-partie, assurées par l'armateur au nom et au profit du chargeur, celui-ci a une action directe et personnelle contre les assureurs pour exiger le remboursement des avances qu'il a faites, si le navire, régulièrement condamné en

cours de voyage, ne peut conduire la cargaison à sa destination. Les assureurs ne peuvent repousser cette demande, en prétendant qu'aux termes de la charte-partie (qu'ils ne peuvent d'ailleurs invoquer, puisqu'ils n'y étaient pas parties), le fréteur est le principal obligé au remboursement des avances, et que ce n'est qu'à défaut par lui de payer le chargeur, que les assureurs peuvent être condamnés à le faire, ceux-ci ne devant être considérés que comme cautions. — Administration de la Marine c. Assureurs et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV, p. 47.

209. *Avarie d'eau douce.* — Les fortunes de mer dont répondent les assureurs comprennent tous les événements arrivés tant sur la mer que par la mer. Spécialement, lorsqu'une marchandise a été atteinte d'une avarie, le fait que cette avarie provient de l'eau douce ne saurait suffire pour autoriser l'affréteur à prétendre qu'elle est le fait d'une fermentation causée par l'état de trop grande fraîcheur de la marchandise à l'embarquement si, du reste, le connaissement ne fait aucune réserve à cet égard. —Domergue c. Assureurs. — Marseille, 2 juin 1892, VIII, p. 363.

210. *Bijoux. Caisse vide à l'arrivée. Vol en cours de route.* — Il suffit que le vol ait pu être commis en cours de route pour que la compagnie qui assure les objets transportés, depuis le moment de la remise jusqu'à celui de l'arrivée entre les mains du destinataire, ne puisse décliner la garantie. La compagnie qui, pour se soustraire à sa responsabilité, prétend que les bijoux assurés n'ont pas été renfermés dans la caisse transportée par l'expéditeur et n'ont, par suite, pu être volés en cours de route, doit produire, à l'appui de sa prétention, une série de présomptions suffisamment graves, précises et concordantes pour déterminer la conviction absolue du juge. — Seine, 16 février 1884 ; Paris, 22 mars 1885, I, p. 104.

211. *Chaland. Rupture d'une remorque. Vice propre.* — Si, par uite de l'état agité de la mer, un shaland remorqué fait eau, et si son abandon devient nécessaire, le sinistre doit être rangé parmi les cas de fortunes de mer garanties par l'assurance. — Claparède et Cie c. compagnie l'Armement.—Paris, 20 novembre 1885, I, p. 477.

212. *Clause exigeant certains apparaux et la présence d'un gardien à bord. Bateau en réparation. Usages maritimes.* — La clause d'une police d'assurance exigeant que tous bateaux soient munis de tous apparaux reconnus nécessaires pour naviguer, et particulièrement d'une ancre et d'une chaîne, et celle qui exige la présence à bord, nuit et jour, d'un homme âgé de 16 ans au moins, ne visent que les bateaux en service ou en navigation et ne sont pas applicables aux bateaux en réparation et échoués à terre. Il est d'usage, en effet, de débarquer le personnel et le matériel des bateaux dans cette situation.—Vernaudon frères c. La Suisse.—Bordeaux, 31 décembre 1888, IV, p. 644.

213. *Contravention. Règlement administratif. Désuétude. Non-garantie.* — Lorsqu'une police d'assurance stipule que l'assureur ne répond pas des sinistres provenant d'une contravention quelconque aux règlements concernant la navigation du fleuve, sur lequel doivent circuler les marchandises assurées, le juge ne peut, en présence de cette clause claire et précise de la police, refuser de prononcer la déchéance résultant d'une contravention de cette nature, consistant dans l'assemblage de plus de deux bateaux, sous le prétexte que l'Administration ne tient plus la main à l'observation du règlement auquel il a été contrevenu, et s'en rapporte aux usages de la navigation ; ni sous prétexte que le propriétaire du bateau, obligé de prendre un pilote, n'avait plus, depuis l'embarquement de ce pilote, la direction de son bateau. — Assureurs c. Riot. — Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

214. *Fret. Avances payées par les chargeurs. Avances non restituables en cas de sinistre.* — Le contrat d'assurance étant un contrat d'indemnité, l'affréteur, qui a payé une partie du fret et qui a fait assurer ses avances, n'est pas fondé, en cas de naufrage, à en réclamer le remboursement aux assureurs de ces avances, quand le fret ainsi payé ayant été payé lui-même d'avance entre ses mains par les sous-affréteurs, avec la clause non restituable en cas de sinistre, il n'éprouve en réalité aucun pré-

judice quand cet événement s'est réalisé.--Sautereau c. Assureurs, Duménil-Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

215. *Incendie à quai.* — Les assureurs sont responsables des suites d'un incendie qui s'est déclaré pendant le séjour de ces marchandises sur le quai du port de débarquement avant leur réexpédition pour le domicile du destinataire.— La Foncière c. Thieullent.—Hâvre, 18 juin 1887, III, p. 190.

216. *Risques. Convention expresse. Guerre civile. Acte de piraterie.* — Aux termes de l'article 2 de la police française sur facultés, les assureurs ne répondent pas des risques de guerre civile ou étrangère, à moins d'une convention expresse. Or, on ne saurait voir une convention dérogeant sur ce point à l'irresponsabilité des assureurs, dans une clause manuscrite ainsi conçue : « Tous risques de quelque nature qu'ils puissent être, tant de terre, que de mer, de canaux, de voies de terre par chemins de fer, charrettes et par tout autre moyen de transport, de séjour à terre ou en magasin, incendie, vol, sont à la charge des assureurs ». Cette clause, qui n'est, d'ailleurs, que la reproduction d'une convention annexée à la police générale et déposée au greffe du tribunal de commerce de Bordeaux, le 15 juillet 1876, a simplement pour but d'étendre aux risques de terre la responsabilité des assureurs qui, d'après les seules conditions générales de la police, se serait trouvée restreinte aux risques de mer. Il en est ainsi, même si la clause précitée est suivie des mots « dérogation admise », ajoutés par les assureurs ; car cette clause, consacrant une extension des risques, au point de vue de leur nature, importe à la validité du contrat qu'une semblable modification soit visée et approuvée par les assureurs. — Tible c. Cie Générale Transatlantique et Cie l'Union Bordelaise. — Bordeaux, 21 juillet 1886, III, p. 164.

217. ALLEMAGNE. — *Départ du navire. Départ extrêmement retardé. Tribunaux. Appréciation.* — L'article 818 du Code de commerce, d'après lequel l'assureur ne répond pas des événements postérieurs, lorsque l'assuré change ou aggrave les risques, généralement lorsque le commencement du voyage a été *indûment* retardé, laisse aux tribunaux l'appréciation de savoir si un retard de trois semaines apporté au départ du navire doit être considéré comme indû, et le droit de décider qu'on doit être moins strict pour le départ d'un navire à voile que pour celui d'un vapeur. — Toliasin Brake ad Weser c. l'Hanseatische Lloyd, la Globe Marine Insurance Cie Limited et l'Orient. — Tribunal de l'Empire, 9 février 1889, V, p. 680.

218. ANGLETERRE. — *Abordage. Risque couvert. Remorquage. Suite directe de l'abordage.* — La théorie que le caractère des conséquences d'une avarie est déterminé par la cause initiale de cette avarie ne doit être appliquée qu'en tenant compte de la commune intention des parties. Spécialement, quand l'avarie causée par un abordage est couverte par une police d'assurance, tous les dommages éprouvés ensuite par le navire pendant qu'on le remorque en lieu sûr sont aussi à la charge des assureurs, si ces dommages peuvent être considérés, d'après l'esprit du contrat, comme une suite directe de l'abordage. — Reischer c. Borwick. — Cour suprême de judicature, 2 juillet 1894, X, p. 462.

219. *Clause mettant à la charge des assureurs « tous périls, pertes et accidents ». Machine. Explosion.* — La clause qui met à la charge des assureurs « tous périls, pertes et accidents », comprend les risques en termes généraux, et ne doit couvrir que des cas d'avaries maritimes du même genre que ceux nominativement énumérés et occasionnés par des causes semblables. En conséquence, le dommage arrivé à la machine n'ayant aucun caractère maritime, n'est pas assimilable à un de ceux prévus par la police, et n'est pas couvert par l'assurance. — Hamilton Fraser c. Cie d'Assurances de La Tamise et de la Mersey. — Chambre des Lords, 14 juillet 1887, III, p. 328.

220. *Clause de responsabilité des fautes de navigation. Faute d'arrimage.* — Lorsqu'une assurance a été conclue avec la clause de responsabilité pour les fautes de navigation et d'exonération pour les fautes d'arrimage, on doit considérer la négligence mise à nettoyer le navire comme une faute d'arrimage, et les avaries subies

par une cargaison de blé par suite de cette négligence, ne sauraient être mises à la charge de l'assureur. — Chargeurs c. Société d'Assurance mutuelle. — Hte-Cour de justice, 4 mai 1889, V, p. 88.

221. *Quarantaine. Litige. Arbitrage.* — L'assureur qui a assuré le navire contre toute détention n'est pas juge des réclamations de l'armateur, relativement aux quarantaines subies par le navire en cours de route. — Risch c. West Harlepool steamship Detention Indemnity Association. — Haute-Cour de justice, 20 avril 1886, II, p. 63.

222. BELGIQUE. — *Clause « l'assureur accepte toutes les conséquences et aggravations de risques résultant des clauses et réserves des connaissements ». Inapplication aux risques provenant des clauses contraires aux stipulations de la police.* — La clause que l'assureur accepte « toutes les conséquences et aggravations de risques résultant des clauses et réserves des connaissements » ne met pas à la charge de l'assureur les risques résultant de clauses de connaissements contraires aux stipulations expresses de la police, ni ceux résultant de la réticence d'une circonstance essentielle du voyage assuré ; en dehors de ces cas, elle autorise toutes stipulations du connaissement accessoires à celles de la police, sous des rapports non mentionnés dans cette dernière, toutes conventions avec l'armateur relatives au voyage et à l'objet assurés. — Nyssen frères et Cie c. Cie Franco-Hongroise. — Sent. arb. belge, 11 février 1887 ; Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 90 et 616.

223. *Risques de guerre. Loi de 1879. Assurance en 1890. Police de 1859.*—La loi maritime belge de 1879 est applicable à une convention d'assurance faite en 1890 en Belgique, entre personnes établies dans ce pays, et il n'y a pas lieu de s'en tenir exclusivement au texte de la police d'Anvers, mise en vigueur le 1er juillet 1859. — A. Schuchard et Cie c. Cie des Assurances générales de Trieste. — Bruxelles, 31 juillet 1893, IX, p. 65.

224. *Risques de guerre. Loi de 1879. Guerre civile. Guerre extérieure.* — Il serait contraire à la généralité des termes de l'article 178 de la loi maritime belge, du 21 août 1879, de faire une distinction entre les faits de guerre civile et les faits de guerre extérieure, au point de vue de l'application de cette loi, à un contrat d'assurance maritime. — A. Schuchard et Cie c. Cie des Assurances générales de Trieste. — Bruxelles, 31 juillet 1893, IX, p. 65.

225. *Risques de guerre. Loi maritime 1879. Prorogation des risques après la survenance des faits de guerre.*— En prolongeant, par le § 2 de l'article 179, la durée des risques maritimes, même après la survenance des faits de guerre, lorsque le navire se trouve en mer, la loi belge de 1879 a voulu que l'assurance ne fût pas résiliée et les assurés exposés à perdre la garantie convenue, par un événement ignoré d'eux se produisant loin de toute communication avec la terre ferme, et, pour ce motif, elle a maintenu le contrat dans ses effets jusqu'au moment où le navire aurait été ramené en lieu sûr et, par suite, en situation de communiquer avec l'armement et avec les chargeurs. — Alfred Schuchard et Cie c. la Cie des Assurances générales de Trieste.— Bruxelles, 31 juillet 1893, IX, p. 65.

226. *Valeur vénale de la marchandise. Diminution depuis le sinistre. Faute de l'assureur. Responsabilité.* — S'il est vrai que l'assureur ne répond pas d'une avarie qui n'est pas une avarie matérielle telle que la variation du cours de la marchandise depuis le sinistre, cela n'est vrai que s'il s'agit d'une dépréciation vénale résultant d'un risque de mer, et non lorsque le changement de valeur a été la conséquence des agissements de l'assureur, notamment des retards apportés par les contestations qu'il a indûment soulevées. — De Puddes et Cie c. Assureurs. — Sentence arbitrale belge, 3 février 1888, III, p. 754.

227. EGYPTE. — *Mahonne. Chargement excessif. Assuré. Faute. Assureurs. Irresponsabilité.* — Aux termes des articles 163 et 164 du Code de commerce maritime, les pertes et dommages arrivés par le fait de l'assuré ne sont point à la charge de l'assureur. Le fait reconnu du chargement par l'assuré d'une mahonne employée à l'embarquement de la marchandise, bien au delà de sa capacité véritable, constitue, en cas de

sinistre, une faute de l'assuré. En supposant que le fait du chargement excessif soit imputable à un entrepreneur ou commissionnaire employé par l'assuré, la responsabilité doit en rester tout entière à ce dernier, qui doit s'imputer un défaut de surveillance ou un mauvais choix. — Cie des Assurances maritimes c. Heller et Cie. — Alexandrie, 7 novembre 1888, VI, p. 207.

228. *Mahonne. Surcharge. Force majeure.* — A moins de clause contraire, l'assureur ne répond que des risques procédant d'un cas de force majeure. A défaut de toute preuve d'accident causé par abordage, choc communiqué par un autre bâtiment, coup de vent ou de mer, ou autre événement de cause majeure, la surcharge de la mahonne doit être réputée l'unique cause du sinistre. — Cie des Assurances maritimes c. Heller et Cie. — Ibid.

229. Etats-Unis. — *Explosion d'une chaudière.* — Quand un navire est atteint d'avaries par l'explosion de sa chaudière, et sombre quelques minutes après l'accident, semblable perte ne peut être comprise dans les périls de la mer tels qu'ils sont définis par le Code civil de Californie. — Miller c. California Ins. Cie. — Cour sup. de Californie, IV, p. 579.

230. *Incendie. Combustion spontanée.* — Le mot « Fire » dont se sert une police d'assurance ne couvre pas la perte causée par la combustion spontanée due à un vice inhérent aux articles assurés, et qui ne s'est pas déclarée par suite d'un des dangers en vue desquels l'assurance est contractée. — Cour de Maryland, 3 juin 1886, II, p. 458.

231. Italie. — *Jet à la mer. Avarie commune. Remboursement.* — Quand la marchandise assurée est perdue totalement par suite du jet, l'assureur est obligé de payer intégralement la somme assurée dans le délai établi par la loi. Et, dans les cas d'avaries communes, l'assuré a le droit d'obtenir de l'assureur le remboursement de la totalité de l'avarie, sans avoir auparavant à provoquer ou au moins à produire le règlement de la contribution. — Prince c. Valore. — Cass. Palerme, 23 octobre 1884, I, p. 59.

232. *Lancement d'un navire. Risques assurés. Opérations du lancement. Dommages-intérêts. Retard.* — L'assurance du corps, quille et agrès du navire, contractée en vue des risques de lancement, remorquage et séjour dans le port pendant un mois, ne peut pas s'étendre aux opérations du lancement. Il en est ainsi surtout quand il est établi que le constructeur, en prenant expressément à sa charge les opérations du lancement, s'est obligé à en supporter les frais ordinaires et extraordinaires. Cette assurance spéciale ne couvre les risques de mer afférents au navire que durant le lancement, le remorquage et le séjour dans le port pendant le temps convenu. Elle ne peut pas s'étendre aux dommages-intérêts dus pour le retard dans le lancement. — Gênes, 28 décembre 1885, I, p. 655.

233. *Lancement d'un navire. Risques assurés. Arrêt du navire sur la cale. Dépenses pour le dégager.* — L'arrêt du navire sur la cale au moment du lancement est, à proprement parler, un risque du lancement lui-même. Dès lors, l'assureur des risques de lancement doit nécessairement rembourser les dépenses faites pour dégager le navire et continuer les opérations de mise à la mer. — Dufour et Bruzzo c. Cie Italia. — Cass., Turin, 31 décembre 1886, III, p. 370.

234. Norvège. — *Echouement volontaire. Déchéance.* — L'assureur d'un navire n'est pas tenu de payer la somme assurée lorsque le capitaine a fait échouer volontairement le navire sans que cette mesure fût absolument nécessaire. — Hougland c. Hansen. — Christiana, 22 novembre 1888, VI, p. 489.

235. *Fret. Objet. Fret brut des marchandises chargées lors du sinistre. Police générale norvégienne.* — L'assuré a le droit d'être complètement indemnisé de la perte du fret pour les marchandises chargées, alors même que le fret stipulé dans la charte-partie est supérieur au montant de l'assurance : il suffit que le fret des marchandises chargées au moment du sinistre ne soit pas supérieur à cette dernière somme. — Berner c.

Cie d'assurances du Fret de Grimstad. --Christiania, 1er juillet 1887, III, p. 632.

236. *Yacht. Voiles de réserve. Navigabilité suffisante.* — On ne peut point dire qu'un yacht ne soit pas en bon état de navigabilité, ni dûment armé et équipé, et qu'en conséquence, l'assureur ne doive pas répondre du dommage, par cela seul que ce navire n'emportait qu'une seule garniture de voiles et qu'il n'avait pas de voiles de réserves.— Christiania, 1er décembre 1887, V, p. 404.

237. SUÈDE. — *Navire. Surcharge, ou charge défectueuse. Naufrage.* — L'assureur est déchargé de toute responsabilité en cas de naufrage du navire, lorsque celui-ci était surchargé ou chargé d'une manière défectueuse, de telle sorte que le navire pouvait être considéré comme incapable de tenir la mer et que sa perte était une conséquence de l'un ou de l'autre de ces deux vices. — Christiania, 17 juillet 1891, VIII, p. 162.

SECTION 5
Limite des Engagements.

238. FRANCE.— *Prêt à la grosse. Obligation de l'assureur. Risques maritimes.* — L'assureur d'un prêt à la grosse ne répond que des risques maritimes que court le prêteur, et ces risques prennent fin quand les objets assurés sont en sûreté au port de destination. Dès lors, si, à l'arrivée du navire, sa valeur et celle de la cargaison, bien que diminuées par un second emprunt de grosse, contracté à la suite d'une nouvelle fortune de mer, suffisent pour désintéresser le prêteur, l'assureur est déchargé ; il n'importe que des frais considérables, faits postérieurement pour la résiliation du gage, aient empêché le prêteur d'être intégralement remboursé, ces frais constituant des risques de terre dont ne répond pas l'assureur. — Banque maritime c. Ch. Simon. — Nantes, 9 mai 1885, II, p. 35.

239. ANGLETERRE. — *Aggravation du risque. Irresponsabilité des assureurs.* — Quand le risque est aggravé, les assureurs ne sont plus responsables de la perte. — Houeder frères c. Assureurs. — Haute-Cour de justice, Banc de la Reine, 21 décembre 1885, I, p. 534.

240. BRÉSIL. — *Navire échoué. Perte. Assimilation. Non-lieu.*— On ne peut considérer comme perdu le navire échoué qui demande et attend des secours. — Cie Phénix de Pernambuco c. Vieira Perdigao. — Rio de Janeiro, 16 décembre 1884, I, p. 652.

241. EGYPTE. — *Objets naufragés. Sauvetage. Assuré. Obligation. Condition. Présence.* — L'obligation de procéder au sauvetage des marchandises n'incombe à l'assuré que lorsqu'il se trouve sur le lieu du sinistre. — Moberly Bell c. Misrahi et consorts. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

242. GRÈCE.— *Interdiction d'assurer plus des 4/5. Clause imprimée. Validité.* — La clause de la police, portant que l'assurance sera nulle si le cinquième de la valeur du navire n'est resté libre de toute assurance, est valable, bien qu'elle soit comprise parmi les clauses imprimées de la police, car l'assuré n'ignore pas que c'est sous les conditions contenues dans la police que l'assurance a été contractée. — Cie d'assurance Le Phénix c. Calamido. — Athènes, 1er juin 1887, III, p. 492.

243. ITALIE. — *Responsabilité limitée au cas de perte totale. Interprétation.* — La stipulation que la responsabilité des assureurs est limitée au cas de perte totale, ne signifie pas que, si les objets perdus dans un naufrage viennent à être sauvés après que le délaissement a été notifié et accepté, les assureurs pourront se dispenser de payer l'indemnité convenue. Une semblable clause signifie simplement que les assureurs ne sont pas responsables en cas d'avarie; que leur responsabilité n'existe que dans les cas indiqués dans l'art. 632 au titre du délaissement et parmi lesquels figure en première ligne *le naufrage.* — Savaresse c. Lauro. — Naples, 21 mars 1887, II, p. 742.

244. *Assurance du fret. Naufrage du navire. Marchandises sauvées.* — L'assureur du fret des marchandises chargées sur un navire n'est pas tenu au paiement du risque, toutes les fois que, malgré la perte totale du navire, les marchandises chargées ont été sauvées ou que la perte n'a pas été supérieure aux trois quarts.— Pierre Becker et Ilardi c. cap. Mannheim. — Catane, 20 février 1891, VI, p. 338.

245. NORVÈGE. — *Fret au voyage.*

Modification. Fret mensuel. Police norvégienne. Art. 17. — Lorsque, à l'époque de la conclusion d'une assurance sur le fret, le navire gagnait son fret au voyage, qu'il a fait ainsi plusieurs voyages, et qu'ensuite seulement il a été affrété moyennant un fret mensuel, l'assurance du fret change de caractère par suite de cette modification, et il y a lieu, dès lors, en cas d'avarie entraînant interruption du voyage, d'appliquer l'article 17, alinéa 4, de la police générale norvégienne. — Christiania, 23 novembre 1893, X, p. 800.

246. SUÈDE.— *Echouement. Réparation supérieure à l'assurance. Perte totale. Assimilation.* — Un navire doit être considéré comme « totalement perdu » quand, après l'échouement, il n'est plus estimé qu'à une somme insignifiante relativement à sa valeur primitive et que les frais de réparation seraient plus élevés que le montant de l'assurance. En conséqence, l'assureur est tenu de payer ce montant, alors même que la police porte qu'il ne répond que de la perte totale.— Stockholm, 14 octobre 1891, VIII, p. 162.

SECTION 6

Temps et lieu des Risques.

247. FRANCE.— *Assurance à temps limité. Dernier voyage. Signification.* — En cas d'assurance à temps limité, le dernier voyage comprend la période assurée tout entière. — Assureurs c. Société Marseillaise. — Marseille, 22 février 1889, V, p. 58.

248. *Police à l'abonnement. Effets. Dates. Police. Lettre de voiture.* — Dans l'assurance à l'abonnement, les effets de l'assurance commencent,pour le transporteur, à la date de la police d'abonnement et, pour le chargeur, à la date du chargement constaté par la lettre de voiture.—Cie d'assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

249. *Police flottante. Marchandises. Obligation des tiers d'assurer avant la connaissance du sinistre. Cause. Déclaration des tiers. Opportunité. Preuve à faire.* — L'assuré qui jouit d'une police d'abonnement applicable,sur sa déclaration d'aliment, à ses marchandises et à celles des tiers, à charge par ceux-ci de donner l'ordre de les faire assurer avant la connaissance de tout sinistre, doit justifier, pour réclamer aux assureurs le remboursement des sinistres pour les tiers, que ceux-ci lui ont demandé en temps utile de les faire assurer. — Lemoine les Cies d'assurances l'Underwriting , la France Hongroise , le Phénix Autrichien. — Seine, 5 avril 1888, IV, p. 19.

250. *Facultés. Clause manuscrite. Garantie des risques jusqu'au point extrême de destination. Interprétation. Vol commis à terre après le débarquement.* — La clause manuscrite insérée dans une police d'assurance et portant « que les assureurs prennent à leur charge les risques résultant de toutes les escales, de tous transbordements, transports par terre, séjour à terre, vol et incendie compris, etc., depuis le départ des marchandises jusqu'à leur arrivée au point extrême de destination », a simplement pour but de stipuler que la responsabilité des assureurs ne sera pas limitée au transport direct sans escales. Mais une semblable clause ne saurait avoir pour effet de déroger aux conditions générales de la police en ce qui concerne la durée de la responsabilité des assureurs et la nature des risques mis à leur charge. Les mots « point extrême de destination », qui figurent dans cette clause particulière, n'ont pas d'autre signification que les mots « mise à terre », qui se trouvent dans les conditions générales, et ils ne peuvent empêcher que le risque garanti par les assureurs cesse à partir du moment où la marchandise est débarquée au port de destination. En conséquence , on ne peut rendre les assureurs responsables du vol commis à terre dans ce dernier port avant la réception des marchandises par le destinataire, mais après leur débarquement. — Schmidt c. Lloyd français. — Seine, 20 septembre 1887, III, p. 421.

251. *Facultés. Marchandises couvertes depuis leur départ jusqu'à destination. Incendie sur le quai, au port de débarquement et avant réexpédition.* — Quand le lieu de destination des marchandises, chargées à bord d'un navire, est autre que celui du navire lui-même, et que la police qui couvre lesdites marchandises stipule qu'elles sont assurées pour tous

risques, de quelque nature qu'ils puissent être (feu, pillage, séjour sur quais, etc.), non seulement jusqu'au lieu de destination du navire, mais encore jusqu'au lieu de leur propre destination, les assureurs sont responsables des suites d'un incendie qui s'est déclaré pendant le séjour de ces marchandises sur le quai du port de débarquement, avant leur réexpédition pour le domicile du destinataire. — La Foncière c. Thieullent. — Hâvre, 18 juin 1887, III, p. 190.

252. *Navire. Absence de nouvelles. Présomption de perte au départ.* — La présomption légale de perte du navire, par suite du défaut de nouvelles, remonte, aux termes de l'article 375 du Code de commerce, au jour du départ. En conséquence, si le contrat d'assurance n'est entré en vigueur qu'après le départ du navire dont on est resté sans nouvelles, l'assuré est sans recours contre l'assureur, puisque le navire est présumé avoir péri avant que les risques aient commencé à courir. Vainement l'assuré objecterait-il, en s'appuyant sur les termes de l'article 376 du Code de commerce, que la perte du navire doit être présumée, en raison de l'existence de l'assurance, arrivée dans le temps de l'assurance, car cet article ne saurait être isolé de l'article 375, auquel il se rattache, et ne peut, par suite, recevoir son application que lorsque les risques ont commencé à courir contre l'assureur. — La Munich c. Bré Yves. — Paris, 19 décembre 1893, IX, p. 714.

253. *Prêt à la grosse. Risques maritimes seuls couverts. Réalisation du gage. Frais extraordinaires.* — L'assureur d'un prêt à la grosse ne répond que des risques maritimes que court le prêteur, et ces risques prennent fin quand les objets assurés sont en sûreté au port de destination. Si, par suite, à l'arrivée du navire, sa valeur et celle de la cargaison, bien que diminuées par un second emprunt de grosse, contracté à la suite d'une nouvelle fortune de mer, suffisent pour désintéresser le premier prêteur, l'assureur est déchargé. Il n'importe que des frais considérables, faits postérieurement pour la réalisation du gage, aient empêché ce prêteur d'être intégralement remboursé, lesdits frais constituant des risques de terre dont ne répond pas l'assureur. — Banque maritime c. Ch. Simon. — Rennes, 9 mars 1886, III, p. 163.

254. *Sinistre sur le wharf.* — Lorsqu'une police d'assurance sur marchandises spécifie que les risques ne seront à la charge de l'assureur que du moment où elles quitteront la terre, la perte survenue sur le wharf du port d'embarquement reste à la charge de l'assuré. — Tardieu c. Assureurs. — Marseille, 7 avril 1893, VIII, p. 697.

255. ALLEMAGNE.—*Déchargement. Cessation des risques. Livraison sur mahonnes.* — Lorsqu'une police d'assurance stipule que les risques cessent de courir dès le débarquement de la marchandise à terre, il n'est pas nécessaire, pour que l'assureur soit affranchi de tout recours, que la marchandise ait été déposée sur le quai ; il suffit que l'assuré en ait pris livraison sur ses mahonnes. — Trib. de l'Empire, 16 février 1893, VIII, p. 585.

256. *Risque. Durée. Livraison. Quai. Prolongement du navire. Enlèvement de la marchandise des entrepôts.* — Lorsqu'une police d'assurance maritime stipule que le risque devra durer jusqu'à la prise de livraison au lieu de débarquement, on doit entendre, par prise de livraison, l'enlèvement matériel de la marchandise, non du quai de déchargement, mais du local où elle a été déposée, pour être remise en mains des réceptionnaires, le quai n'étant considéré, dans le cas de dépôt en magasins, que comme un prolongement du navire. — Ressing et Cie de Brême c. l'Aggrippina de Cologne. — Tribunal de Hambourg, 10 mai 1894, X, p. 264.

257. *Durée jusqu'à la livraison. Assurance contre le risque maritime. Assurance contre l'incendie. Incendie dans les magasins. Responsabilité solidaire.* — Lorsque, en l'état de la clause ci-dessus, des marchandises ont été incendiées dans les magasins après avoir été assurées à une première compagnie contre le risque maritime, et à une seconde contre le risque d'incendie, la double assurance est valable et a pour effet de rendre les deux assurances responsables solidairement du même risque et de donner à l'assuré le droit de réclamer tout le dommage à l'un des deux, s'il entend le mettre seul en cause. — Reessing et Cie de Brême c. l'Aggripina de

Cologne. — Tribunal de Hambourg, 10 mai 1894, X, p. 264.

258. Belgique. — *Assurance « in quovis ». Risques. Point de départ.* — L'assurance par navire à désigner ou « in quovis » constitue un contrat parfait, soumis à cette seule condition que la marchandise soit chargée, et c'est le chargement effectué qui détermine le point de départ, le *quantum* et le lieu du risque, même à l'insu de l'assureur et de l'assuré. — Landmesser c. Dusseldorfer Allgemeine Versicherungsgesellschaft. — Bruxelles, 20 novembre 1893, IX, p. 600.

259. Norvège. — *Assurance au voyage. Effet rétroactif. Validité.* — Dans une assurance au voyage, c'est-à-dire dans une assurance pour les risques d'un voyage déterminé ou pour un certain temps, rien ne s'oppose à ce que l'assurance soit signée avec effet rétroactif, de telle sorte que, dans le cas où l'assurance est contractée dans un lieu autre que celui du départ du navire, l'assuré peut obtenir la réparation d'un dommage déjà arrivé avant la signature de l'assurance. — Thomassen c. Assureurs. — Christiania, 7 mai 1890, VII, p. 360.

Section 7
Exception de vice propre.

260. France. — *Vétusté du navire couverte par l'assureur. Vice propre. Inapplication.* — Lorsque, à raison de l'âge du navire et moyennant une prime plus élevée, l'assureur s'est chargé de l'aggravation de risques résultant de la vétusté, il n'en résulte pas qu'il doive supporter les conséquences du vice propre, le vice propre n'étant pas la vétusté. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

261. *Armateur. Obligation de fournir un navire capable d'effectuer le voyage. Navire ancien.* — Le contrat d'assurance maritime consiste, pour l'assureur, à assurer le navire contre les fortunes de mer, et, par contre, l'armateur doit fournir un navire capable d'effectuer le voyage, eu égard à la distance à parcourir et au chargement à transporter. — Encore bien que l'assurance porte sur un navire ancien, les assureurs ne sont pas tenus, en cas de perte du navire, de rembourser le montant de l'assurance, si le navire n'était pas en état d'entreprendre le voyage et si sa perte est, en dehors de toute fortune de mer, due à son vice propre. — Auger c. Assureurs. — Hâvre, 5 mai 1890, VI, p. 163.

262. *Briquettes de charbon. Incendie.* — Si le charbon naturel en roche est une matière susceptible de combustion spontanée, il en est autrement des briquettes de charbon. En conséquence, l'incendie qui a dévoré un chargement de briquettes, ne peut être attribué à une combustion spontanée, ni, par suite, au vice propre, par cela seul qu'on ne pourrait en indiquer la cause. — Syndicat d'exportation des Charbons français c. Assureurs. — Marseille, 10 avril 1889, V, p. 239.

263. *Combustion spontanée. Vice propre. Preuve. Charge des assureurs.* — Le vice propre ne se présume pas, et c'est l'assureur qui en excipe qui doit en faire la preuve. Spécialement, lorsqu'une marchandise a été avariée par une combustion spontanée, il suffit qu'il soit établi par expertise que cette combustion ne peut provenir du vice propre, pour que l'assureur soit tenu de l'avarie, quand même on ne pourrait préciser l'événement spécial qui en a été la cause. — Zouros c. Assureurs. — Marseille, 12 mai 1893, IX, p. 210.

264. *Jet à la mer. Absence de fortune de mer. Vice propre. Présomption.* — Dans le cas où les réclamateurs ne prouvent pas que le jet à la mer est la conséquence d'un mauvais arrimage ou d'une circonstance de navigation, la marchandise jetée doit être considérée comme atteinte de *vice propre*, et sa valeur ne saurait être réclamée aux assureurs. — Cap. Taylor c. Pauwels et Debacker et Assureurs. — Dunkerque, 15 juin 1888 ; Douai, 29 octobre 1888, IV, p. 523.

265. *Bridure de remorquage. Rupture. Absence de vice propre.* — La rupture d'une bridure de remorquage ne constitue pas un vice propre, mais doit être rangée dans les accidents et risques de mer essentiellement couverts par l'assurance. — Claparède c. Cie l'Armement. — Paris, 20 novembre 1885, I, p. 477.

266. *Avances aux matelots. Assu-*

rance. Vice propre. Assureur non obligé. — L'assurance des avances faites aux matelots doit être régie par les mêmes principes que l'assurance sur corps; aussi, les assureurs peuvent-ils opposer le vice propre du navire au prêteur qui a fait couvrir ses avances aux matelots, tout comme au porteur du contrat de grosse. — Et l'on ne saurait trouver une dérogation à ce principe dans la clause manuscrite, aux termes de laquelle « la responsabilité de l'assureur est engagée dans tous les cas où, par suite d'événements maritimes quels qu'ils soient, l'assuré serait dans l'impossibilité de se couvrir du montant intégral de ses avances ». — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

267. ANGLETERRE. — *Abordage. Marchandises. Vice propre. Assureurs non tenus.* — Lorsque l'avarie provient du vice propre de la marchandise et non de l'abordage, les assureurs ne sont pas tenus. — Cour d'appel, 15 juillet 1890, VI, p. 202.

268. *Abordage. Avaries. Caisses de fruits. Vice propre.* — Lorsque des caisses de fruits ont été assurées aux conditions ordinaires du Lloyd et que, le navire ayant été abordé et la cargaison débarquée, on a constaté des avaries sur les fruits, on ne doit pas considérer ces avaries comme résultant de l'abordage, mais comme la conséquence de la tendance du fruit à se corrompre quand il est chargé trop mûr. — Hte-Cour de justice, 17 février 1890, V, p. 685.

269. DANEMARK. — *Cure-môle. Innavigabilité. Assureurs non tenus.* — Dans le cas où un cure-môle à vapeur saute et coule dans un voyage, par suite de cette circonstance que, au début du voyage, il n'était pas en état de tenir la mer, la compagnie d'assurances est déchargée de toute responsabilité. — So-og Handelrest, 11 février 1884, I, p. 178.

270. PAYS-BAS. — *Cargaison appartenant aux armateurs. Vice propre. Assureurs irresponsables.* — L'assureur d'une cargaison appartenant à l'armateur ne répond pas du dommage causé par le vice propre du navire. — Société Van Harwegen en den Breems c. Société anonyme « de Tweede Associatie ter zee assurantie. » —Amsterdam, 17 décembre 1886, IV, p. 99.

271. *Capitaine. Mobilier assuré. Perte. Navire. Vice propre. Assureur tenu.* — L'assureur du mobilier appartenant au capitaine du navire, qui n'en est pas en même temps le propriétaire ou l'armateur, répond, même en cas de vice propre du navire, du dommage survenu à ce mobilier quand le navire a sombré. — Bakker c. Deutsche Lloyd. — Rotterdam, 23 mars 1889, VI, p. 89.

272. *Vice propre et accidents de mer. Assuré. Avaries. Innavigabilité. Indépendance. Preuve à faire.* — Quand il est prouvé que le dommage est dû, non seulement aux accidents de mer, mais aussi au vice propre du navire, l'assuré, qui demande l'indemnité d'assurance pour cause de condamnation du navire, doit prouver que les accidents de mer étaient tels que le navire aurait subi les mêmes avaries alors même qu'il eût été en parfait état de navigabilité, et que le dommage occasionné par ces accidents seuls dépasse les 3/4 de la valeur du navire. — Amsterdam, 16 mai 1883, I, p. 261.

273. *Abordage. Indemnité payée par le navire assuré. Recours contre l'assureur. Navire assuré. Vice propre.*— D'après les conditions d'assurance en usage à la bourse de Rotterdam, l'assureur qui a été assigné pour rembourser à l'assuré les trois quarts du montant des dommages-intérêts, que celui-ci a dû payer au propriétaire d'un navire pour cause d'abordage, en vertu d'un jugement ayant acquis force de chose jugée, peut invoquer le vice propre du navire assuré. — Burgerhont en Zoon c. Deutsche Lloyd. — Rotterdam, 3 octobre 1891, VIII, p. 156.

SECTION 8

Recours que peuvent exercer les assureurs.

274. FRANCE. — *Subrogation. Paiement préalable.* — Une compagnie d'assurances n'est subrogée aux droits de ses assurés que tout autant qu'elle a effectué des paiements à la décharge de ceux-ci. — Bordeaux, 16 août 1891, VII, p. 36.

275. *Subrogation. Action directe. Tiers.* — Les assureurs sont subrogés aux droits et obligations des armateurs ; mais les tiers n'ont contre eux

aucune action directe. — Tesnière et Marion frères c. Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris et Assureurs. — Hâvre, 2 juillet 1888, IV, p. 286.

276. *Action directe. Quasi-délit.* — L'assureur qui n'a pas payé l'assuré ne peut invoquer le bénéfice de subrogation contre l'entrepreneur de transports maritimes, mais il a contre lui une action directe née du quasi-délit, dont ce dernier est responsable, aux termes de l'art. 1382. — Castel-Sames c. Yruretagoyena et Assureurs. — Bordeaux, 3 août 1891, VII, p. 426.

277. *Action directe. Défaut. Subrogation.* — L'assureur ne peut réclamer directement au transporteur le paiement des sinistres, en se basant sur le préjudice qui lui a été causé, par suite du paiement qu'il a dû faire, pour en demander réparation, conformément à l'article 1382, mais seulement en vertu de la subrogation qui résulte pour lui du paiement fait au sinistré. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Générale Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

278. *Action directe. Défaut. Fautes contractuelles.* — L'obligation directe du transporteur à l'égard de l'assureur ne peut être admise, ni en droit lorsqu'il s'agit non de délits mais de fautes contractuelles, garanties par l'assurance, ni en équité, puisqu'elle aurait pour effet d'enlever au transporteur le bénéfice des conventions qui auraient été passées directement entre lui et le chargeur et le passager. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Générale Transatlantique. — Ibid.

279. *Absence de préjudice actuel. Action prématurée. Déboutement.* — Les assureurs, ne justifiant pas que la somme, pouvant leur revenir dans le procès intenté par l'armateur contre les auteurs du sinistre, est inférieure à celle que la transaction leur offrait, doivent être provisoirement déboutés de leur demande formée contre l'armateur en paiement de la somme par eux payée. — The Underwriting et Agency Association limited c. Depeaux fils. — Seine, 19 mai 1888, IV, p. 144.

280. *Subrogation. Action contre l'auteur du sinistre. Loi anglaise.* — La loi anglaise ne permet pas aux assureurs d'exercer l'action de l'armateur qu'ils ont indemnisé, et ce bien qu'ils soient subrogés dans les trois quarts de ses droits. — The Underwiting et Agency Association Limited et autres c. Depeaux fils. — Ibid.

281. *Avances sur fret en cas de sinistre. Chargeur désintéressé. Défaut de subrogation.* — Les assureurs désintéressant le chargeur ne doivent pas être subrogés dans les droits que celui-ci pourrait avoir contre l'armateur, puisque les assureurs ne font que payer ce qu'ils doivent personnellement. — Administration de la marine c. la Vigie et la Prévoyance et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV, p. 47.

282. ANGLETERRE. — *Assurance sur fret. Paiement intégral du fret assuré. Fret de distance.* — L'assureur, qui a intégralement payé à l'armateur le fret assuré, a le droit de faire rembourser la part de fret gagnée par le navire avant le sinistre, comme fret de distance, en vertu d'une loi étrangère. — London Assurance Corporation c. Williams. — Hte Cour de justice, 26 novembre 1892, VIII, p. 701.

283. BELGIQUE. — *Paiement. Subrogation. Notification. Défaut.* — Si l'assureur qui a payé est subrogé aux droits des assurés, cette subrogation ne peut être opposée aux tiers responsables du sinistre que si elle leur a été notifiée par les assureurs. A défaut d'un avis préalable du créancier subrogé, l'auteur responsable du délit paie valablement en mains du créancier principal ou originaire. — Liesmer c. Tyck. — Anvers, 29 septembre 1894, X, p. 473.

284. BRÉSIL. — *Subrogation. Conditions.* — La subrogation légale de l'art. 728 du Code peut servir de base à une action récursoire contre l'armateur, quand l'assurance est faite dans les termes de l'art. 713. — Trib. supr. de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

285. ETATS-UNIS. — *Clause d'exonération. Assureur. Subrogation.* — Un transporteur peut valablement stipuler avec un chargeur qu'il ne sera pas responsable de sa propre faute. L'assureur, ne pouvant obtenir, par subrogation à l'assuré, plus de droits que ce dernier, est obligé de subir cette clause. — Cour suprême

des Etats-Unis, 15 mars 1886, II, p.59.

286. ITALIE. — *Règlement d'avaries. Contributions. Subrogation. Remboursement.* — Ce n'est que par le remboursement fait à l'assuré que l'assureur est subrogé aux droits de ce dernier dans le règlement de la contribution quand l'avarie commune est admise. — Pierce c. Valore. — Cass.Palerme, 23 octobre 1884, I, p.59.

CHAPITRE IX

Causes de nullité de l'assurance.

SECTION 1
Réticence.

287. FRANCE. — *Réticence. Tribunaux. Appréciation. Contrôle.* — S'il est vrai qu'en matière d'assurance maritime, il appartient aux juges du fond d'apprécier souverainement les faits qui constituent la réticence, leur droit d'appréciation n'est point cependant arbitraire et illimité, en ce sens qu'il ne peut s'exercer que dans les conditions et sous les rapports déterminés par la loi elle-même. — Cie d'assurances « La Maritime » c. Peulevey. — Cassation, 4 avril 1887, III, p. 5.

288. *Réticence. Absence de dol ou de fraude. Dissimulation. Influence sur l'opinion du risque.* — C'est exclusivement au point de vue de l'influence qu'ils pouvaient avoir sur l'opinion de l'assureur, s'il en eût été informé, que les faits dissimulés ou dénaturés doivent être appréciés, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper s'il y a eu ou non dol ou fraude de la part de l'assuré. — Cie d'assurances « La Maritime » c. Peulevey. — Ibid.

289. *Assurance antérieure. Non-déclaration. Annulation postérieure. Réticence.* — Ne doit pas être considéré comme une réticence pouvant annuler le contrat, le fait par l'assuré de n'avoir pas déclaré l'existence d'une assurance antérieure lorsque celle-ci a été ensuite annulée par décision de justice et était, d'ailleurs, souscrite à des conditions toutes spéciales formant un contrat tout à fait distinct du premier. — Claparède c. l'Armement. — Paris, 20 novembre 1885, I, p. 477.

290. *Assurance sur le fret. Assurance postérieure à la bonne arrivée du navire.* — Le fait par l'armateur de, après avoir contracté une première assurance sur le fret d'un navire, contracter ultérieurement une nouvelle assurance sur la bonne arrivée du même navire, sans en prévenir le premier assureur, peut constituer une réticence de nature à entraîner la nullité de la première assurance. — Cie d'assurances « La Maritime » c. Peulevey. — Ibid.

291. *Mortgage. Défaut de déclaration. Police étrangère.* — Le défaut de déclaration d'un *mortgage* (hypothèque) ne constitue pas une réticence susceptible d'entraîner nullité de l'assurance, si la police n'a pas exigé cette déclaration comme obligatoire à peine de déchéance. — John Jacobs et Cie c. Lloyd andalous et Lloyd néerlandais. — Seine, 28 août 1890, VI, p. 269.

292. *Navigation sur la Saône. Bateaux accouplés. Fait du pilote.* — En matière d'assurance, pour qu'il y ait réticence donnant lieu à la déchéance édictée par l'art. 348 C.com., il faut que l'assuré ait dissimulé un fait de nature à changer l'opinion du risque et qu'il devait porter à la connaissance de l'assureur. Or, ne saurait être considéré tel le fait du pilote qui, chargé de conduire sur la Saône deux bateaux accouplés, les a réunis, à l'insu de leur propriétaire, l'assuré, à un troisième bateau appartenant à un tiers, malgré la prohibition édictée par l'art. 5 du règlement de navigation sur la Saône. — Biot c. Assurances générales. — Lyon, 7 juillet 1886, II, p. 538.

293. *Navire assuré avec ses produits de pêche pour le voyage de retour. Silence de l'assuré sur l'état du navire. Preuve de départ du navire pour le voyage de retour.* — La réticence, en matière d'assurance maritime, n'est une cause d'annulation de l'assurance qu'autant qu'elle a pour effet de diminuer l'opinion du risque ou d'en changer le sujet. Ne saurait constituer un fait de nature à changer l'opinion du risque, l'ignorance dans laquelle les assureurs auraient été laissés sur l'état d'un navire de pêche armé pour l'Islande, et que l'on assure avec ses produits de pêche pour le voyage de retour ; les fatigues

du navire dans ces parages doivent entrer dans les prévisions des assureurs ; la crainte même de la perte du navire, au moment de la signature du contrat, ne saurait influer sur l'opinion du risque d'assurance, puisqu'il ne s'agissait là que d'un risque futur subordonné à la preuve par l'assuré du départ du navire, porteur de ses produits de pêche de l'un des lieux de pêche, pour le retour. Cette preuve peut résulter de présomptions lorsque toute autre justification est devenue impossible, et notamment de ce que le navire a été vu sur les lieux de pêche pendant toute la durée de la campagne et qu'il a été rencontré en traversée de retour ; il est, dans ce cas, suffisamment démontré que le voyage de retour, couvert par l'assurance, a été commencé par le navire portant ses produits de pêche, aliments du contrat. — Assurances c. Blanchet. — Rouen, 24 décembe 1884, I, p. 25.

294. *Navire. Erreur dans la classification. Reconnaissance des assureurs. Exagération de valeur. Contrôle.* — S'il est vrai que l'erreur dans la classification d'un navire soit une cause de nullité de l'assurance, au cas où cette erreur est de nature à diminuer l'idée du risque, il en est autrement s'il est établi en fait que la compagnie d'assurance n'a pu ignorer la nature, l'importance et l'emploi du navire assuré. L'exagération dans la valeur donnée au navire assuré constitue une réticence dans le sens de l'art. 348. C. com., à moins que la compagnie d'assurances n'ait accepté l'estimation donnée par l'assuré sans la contrôler, alors qu'il lui était facile de le faire. — Biette c. Assureurs. — Seine, 12 mai 1886, II, p. 440.

295. *Police flottante. Mention dans le connaissement. Police antérieure. Chargeur. Réticence. Dommages-intérêts.* — Lorsque le voiturier a assuré par police flottante les marchandises qu'il transporte, et que cette police a été révélée dans le connaissement au chargeur, celui-ci, qui avait antérieurement assuré lui-même les mêmes marchandises, engage sa responsabilité, s'il ne dénonce pas l'assurance préexistante. Dans ce cas, si le voiturier, qui n'a pu connaître cette première assurance, se trouve commettre une réticence et savait appliquer les dispositions de l'art. 359 du Code de commerce, qui lui fait perdre son recours contre son assureur, le chargeur, par la faute duquel ce recours est perdu, ne peut agir en responsabilité contre le voiturier, les dommages-intérêts qu'il lui doit étant égaux au préjudice même dont son action poursuit la réparation. — Paris, 10 février 1885, I, p. 108.

296. *Police « in quovis ». Faculté de charger sur des navires indéterminés. Déclaration exigée dans les délais fixés. Omission. Déchéance.* — Lorsqu'une assurance est faite sur navire indéterminé, la clause de la police, qui impose à l'assuré de faire connaître aux assureurs le nom du navire et de leur déclarer la somme en risque dès la réception, doit être exécutée rigoureusement, sous peine de nullité. — Si cette nullité n'est pas écrite expressément dans la clause dont s'agit, elle y est du moins implicitement comprise, comme complément sous-entendu et sanction nécessaire du contrat d'assurance. — Marseille, 13 mai ; Aix, 29 décembre 1885, I, p. 131 et 599.

297. *Police « in quovis ». Clause de déclaration dans un délai. Interprétation souveraine. Sanction. Mandataire. Responsabilité.* — Dans le cas d'une assurance faite sur navires indéterminés, une cour d'appel décide souverainement que l'article de la police, d'après lequel « l'assuré est tenu de faire connaître aux assureurs le nom du ou des navires et de leur déclarer la somme du risque dès la réception des avis qu'il a reçus lui-même, et au plus tard dans les trois jours de cette réception », édicte non expressément, mais virtuellement, la nullité de l'assurance, comme sanction du défaut de la déclaration exigée. Il en est ainsi, du moins, quand cette cour se fonde exclusivement sur l'appréciation du contrat dont la déclaration précitée forme, suivant elle, une condition essentielle. — Lamotte c. Caillol et Saintpierre. — Cassation, 20 juillet 1880, II, p. 138.

298. *Réassurance. Risques d'incendie et d'explosion suivie ou non d'incendie. Cession de la totalité des risques assurés.* — La compagnie qui réassure à des compagnies maritimes les risques d'incendie ou ceux d'explosion, suivis ou non d'incendie, peut valable-

ment partager entre diverses compagnies la totalité des risques réassurés, sans en conserver aucun pour elle, du moment qu'il n'y a pas de stipulation contraire dans le contrat. Cette spéculation ne peut constituer une réticence de nature à diminuer l'opinion du risque entraînant la nullité du contrat. C'est aux compagnies qui ont pris une part dans les réassurances faites par une autre compagnie à faire la preuve qu'elles ont stipulé que cette dernière serait tenue de garder pour elle-même une part déterminée des risques, afin de conserver un intérêt plus direct à surveiller et discuter le contrat originaire. Le fait par la compagnie qui a réassuré de n'avoir pas exprimé, dans les contrats passés avec d'autres compagnies, qu'elle céderait à d'autres acquéreurs même la totalité de ses réassurances, ne saurait constituer une omission dolosive de nature à nuire à son cocontractant. D'ailleurs, en cédant même l'intégralité des risques réassurés, cette compagnie n'est pas déchargée de toute responsabilité et a toujours intérêt à exercer sa surveillance, puisque, d'une part, elle est seule connue des compagnies réassurées, vis-à-vis desquelles elle répond de l'insolvabilité des compagnies qu'elle s'est substituées, et que, d'autre part, par suite du droit qu'ont ces dernières sociétés de dénoncer le contrat, elle peut rester seule engagée vis-à-vis des réassurés pendant toute la durée du contrat. — La Clémentine et le Monde c. La Confiance. — Paris, 24 février 1885, I, p. 103 ; Cassation, 27 octobre 1886, II, p. 393.

299. *Relâche. Avaries. Emprunt à la grosse. Absence de notification à l'assureur. Notoriété publique.* — Il n'y a pas de réticence ou fausse déclaration entraînant la nullité de l'assurance, bien que la relâche par suite d'avaries en cours de route et l'emprunt à la grosse, que cette relâche et ces avaries ont nécessités, n'aient pas été déclarés lors du contrat ou spécifiés spécialement depuis à l'assureur, si les faits de relâche et l'emprunt qui en a été la conséquence étaient de notoriété publique (art. 29 de la police du Hâvre). — Postel et fils c. Cie l'Equateur. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

300. *Risque. Majoration. Sinistre. Délaissement. Vice propre.* — Lorsqu'une police d'assurance maritime stipule qu'à peine de nullité, l'assuré devra garder à ses risques et périls partie de la valeur du navire assuré sur corps et dépendances, le fait par l'assuré de comprendre, dans l'estimation de l'objet du risque, des éléments autres que le corps du navire ou ses dépendances, et d'obtenir ainsi une valeur majorée, dans le but de s'exonérer de l'obligation de rester son propre assureur pour partie, constitue une réticence destinée à diminuer l'opinion du risque et qui donne ouverture à la nullité stipulée dans la police. — Le Bouteiller c. la Foncière et le Lloyd Néerlandais. — Seine, 19 juin 1890, VI, p. 147.

301. Angleterre. — *Police signée par un agent. Connaissance du sinistre.* — Lorsqu'une police d'assurance a été conclue par un agent de l'assuré, à un moment où cet agent connaissait la perte du navire, objet de l'assurance, le contrat est nul, bien que l'agent ait signé au nom de l'assuré seul, lequel ignorait la perte. — Blackburn c. Haslam. — Haute cour de justice, 4 juin 1888, IV, p. 147.

302. Belgique. — *Nullité. Condition. Diminution de l'opinion du risque.* — Si la réticence, même sans mauvaise foi, annule l'assurance, il faut du moins qu'elle diminue l'opinion du risque, ou qu'elle en change le sujet, de telle sorte que l'assureur, s'il en avait eu connaissance, n'aurait pas contracté aux mêmes conditions. — Cie Franco-Hongroise c. Nyssens frères. — Sent. arb. belge, 11 février 1887. — Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 99 et 616.

303. *Assureur. Obligation de prouver que, s'il avait connu la circonstance incriminée, il n'aurait pas traité.* — Il incombe à l'assureur, qui excipe de réticence, de prouver que, s'il avait connu la circonstance incriminée, il n'aurait pas contracté aux mêmes conditions. — Nyssens frères et Cie c. Cie Franco-Hongroise. — Ibid.

304. Brésil. — *Assurance pour le compte d'autrui. Absence de déclaration. Absence de nullité.* — Il ne peut y avoir de nullités en dehors de celles qui sont spécialement indiquées par la loi ; dès lors, le fait d'avoir omis de déclarer dans

une police que l'assurance était contractée pour compte d'autrui, ne doit pas entraîner la nullité du contrat. — Moreira Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances maritimes et terrestres. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

305. *Faits postérieurs à la signature du contrat.* — La réticence, prévue par les articles 677 et 678 du Code de commerce, ne comporte que la réticence ou la fausse déclaration qui se produit pour des faits contemporains à la signature du contrat, mais ne peut résulter de faits postérieurs. — Cie Aliança c. Margalhaes et Bastos. — Rio, 13 juillet 1886, IV, p. 91.

306. ESPAGNE. — *Assurance postérieure. Premier assureur. Impossibilité de s'en prévaloir.* — Un premier assureur qui a assuré un navire pour les quatre cinquièmes ne peut opposer les contrats d'assurance passés postérieurement par l'assuré avec d'autres compagnies, pour prétendre que la limite d'assurance a été dépassée. Ledit assureur, n'étant pas intervenu dans ces contrats, ne peut y puiser aucun droit. — Cie l'Union c. Joie Barreras. — Trib. sup. de Madrid, 10 juin 1885, III, p. 222.

307. TURQUIE. — *Clause de nullité pour toute réticence. Erreur. Bonne foi. Opinion du risque. Non-modification.* — Malgré la clause d'une police d'assurance qui rend le contrat nul pour toute réticence, qu'elle diminue ou non le risque, la réticence commise par erreur dans cette police, en dehors de toute mauvaise foi chez l'assuré, ne saurait entraîner sa nullité, si, n'ayant changé ni la chose ni le but du contrat, elle n'a en rien modifié l'opinion du risque. Spécialement, lorsque, par un simple oubli du courtier, qui a fait signer la police, la mention d'un des ports où le navire devait prendre un chargement a été omise, les droits de l'assuré restent entiers en cas de perte du navire dans ce port, alors que ce dernier se trouve sur la ligne directe et dans les limites du voyage assuré et qu'il est avéré que l'assureur, s'il eût connu la vérité, n'en aurait pas moins conclu l'assurance. — Telloglou c. Cie la Hanséatique et Daniel Pappas. — Sent. arb. de Constantinople, 2 et 7 juillet 1894, X, p. 480.

SECTION 2

Fausses déclarations.

308. FRANCE. — *Fausse déclaration. Bonne foi. Nullité.* — La fausse déclaration, alors même qu'elle est faite de bonne foi, a pour effet de rendre nul le contrat d'assurance maritime. — De Mavroidi et Banque Ottomane c. Assureurs. — Paris, 8 février 1891, VI, p. 646.

309. *Assurance fluviale. Certificat de visite. Navire accepté et reconnu en bon état par l'agent des assureurs. Enonciation du certificat. Œuvre personnelle de l'agent.* — Une assurance ne peut être annulée pour fausse déclaration, sous le prétexte qu'elle avait été précédée de la remise d'un certificat de visite constatant faussement que des réparations antérieures auraient été faites au navire, si, d'une part, le certificat est l'œuvre de l'agent même des assureurs, s'il n'est pas prouvé que l'énonciation relative aux réparations ait été faite par l'assuré, et si, d'autre part, l'expert, agent des assureurs, a constaté que le navire était en bon état et pouvait naviguer pendant une année au moins sans réparations. — Devos c. Assureurs et Dienne. — Hâvre, 29 juin 1885, I, p. 376.

310. *Clause « pour compte de qui il appartiendra ». Porteur de bonne foi. Conditions différentes. Navire de toute première classe. Fausse déclaration.* — Lors même qu'une assurance a été contractée « pour compte de qui il appartiendra », le dernier porteur de la police ne peut en réclamer l'exécution que dans les conditions qui s'y trouvent expressément prévues. Spécialement, s'il était dit dans la police que la marchandise devait être embarquée sur un navire de toute première classe, le bénéfice de l'assurance ne saurait être réclamé pour un navire d'une autre catégorie, alors même que le porteur l'aurait, de bonne foi, déclaré de première classe. — Léonidas Mavroidi et autres c. Cie d'Assurances de Dresde et autres. — Cassation, 19 décembre 1892, VIII, p. 283.

311. *Désignation du navire. Erreur commise par l'expéditeur. Impossibilité, pour l'assureur, de faire réassurer les marchandises. Sinistre.* — L'expéditeur de marchandises assurées

ne saurait avoir droit, en cas de sinistre, à une indemnité, lorsque, par suite de l'erreur commise par lui dans la désignation du navire contenant les marchandises, il a mis son assureur dans l'impossibilité de se faire réassurer. — Seine, 1er septembre 1883; Paris, 19 mars 1885, I, p. 15.

312. *Police pour compte de qui il appartiendra. Porteur de bonne foi.* — Les conséquences de fausse déclaration sont opposables au porteur de bonne foi d'une police d'assurance contractée pour le compte de qui il appartiendra. — De Mavroidi et Banque Ottomane c. Assureurs. — Paris, 3 février 1891, VI, p. 646.

313. *Police pour compte. Cessionnaire. Nullité opposable.* — Le tiers porteur par voie d'endos ou le simple porteur de la police doivent être considérés comme des cessionnaires, et ne sauraient prétendre à l'exécution d'un contrat frappé de nullité à l'égard de leur cédant et, par suite, réputé inexistant, aucun principe d'obligation ne pouvant survivre au contrat lui-même. — Ibid.

314. *Port de départ. Plage de Coroglio. Port de Naples. Périmètre.* — La plage de Coroglio est comprise dans le périmètre du port de Naples, et les chargements faits sur ce point doivent être réputés faits dans le port de Naples lui-même. En conséquence, lorsqu'une assurance a été souscrite pour un voyage qui devait commencer à Naples, les assureurs ne peuvent se prévaloir de ce que le chargement du navire a eu lieu à Coroglio pour soutenir qu'il y a eu changement de voyage de la part de l'assuré et demander de ce chef la nullité du contrat. — Alfano c. Assureurs. — Aix, 29 mars 1887, II, p. 666.

315. Belgique. — *Clause « vessel last classification 3.3.1.1. Véritas ». Dernière cote en date.* — Lorsqu'une assurance porte sur un navire affrété avec la clause « vessel last classification, 3. 3. 1. 1. Véritas », ces mots signifient qu'il était coté dans plusieurs registres et que sa dernière cote en date, celle du Veritas, était 3.3.1 1. —Anvers, 21 février 1890, V, p. 690.

316. Brésil. — *Exagération de valeur. Condition. Différence d'un quart.* — Pour pouvoir se plaindre d'une exagération de valeur, les assureurs doivent établir, qu'au moment du contrat, la valeur des objets mis en risque était inférieure au moins d'un quart à celle qui a été indiquée dans la police. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

317. *Police flottante. Omission de déclaration d'aliment.* — L'omission de déclaration d'aliment ne frappe pas le contrat de nullité, mais laisse seulement lieu à la vérification des chargements omis, et la police continue à couvrir le chargement sinistré. — Cie d'assurances Alliança c. Margalhaês et Bastos. —Rio, 13 juillet 1886, IV, p. 91.

318. États-Unis. — *Droit de l'assureur à la subrogation contre l'armateur. Clause contraire du connaissement.* — D'après le droit commun, l'assureur, qui paie à un assuré la valeur d'une marchandise perdue ou avariée par la faute du transporteur, est en droit de réclamer la subrogation aux actions que l'assuré peut avoir contre ce dernier. Mais, si une clause du connaissement stipule qu'en cas d'événement dont le transporteur est responsable, il aura le bénéfice de toute assurance contractée, cette stipulation, contraire à l'usage, qui modifie les droits de l'assureur sans qu'il ait été consulté, annule la police et ne permet pas de recours contre l'assureur. — Fayerweather c. Phénix Insurance Cy. — New-York, 14 janvier 1890, VI, p. 486.

319. Grèce. — *Capitaine. Emprunt. Conditions inobservées. Nullité envers l'assureur.* — L'emprunt fait par le capitaine sans l'accomplissement des conditions exigées par l'article 234 ne constitue pas un véritable prêt à la grosse; dès lors, on ne saurait, dans ce cas, comprendre la somme prêtée parmi celles dont parle l'art. 5, § 1er, de la police d'assurance, article d'après lequel l'assurance est nulle, lorsque les sommes assurées et le montant des contrats à la grosse consentis sur le navire dépassent les 3/4 de la valeur dudit navire. — Henri Muarro c. Banque d'assurances « l'Archange ». — Syra, n° 677 de 1886, II, p. 463.

320. Italie. — *Classe du navire. Conservation. Perte. Equivalent. Suffisance.* — Puisque la classe du navire, prévue dans une assurance maritime, entre comme élément sub-

stantiel dans l'objet du contrat, il est nécessaire que sa détermination soit précise, irrévocable et formelle, et qu'il résulte de l'acte qu'elle a été considérée comme un élément immuable du contrat même. Si donc il a été stipulé dans un contrat d'assurance, et cela sous peine de nullité, que le navire devait être maintenu à une classe déterminée d'un registre déterminé ou *équivalent* , l'assuré ne peut prétendre s'en affranchir par ce fait que le navire, au moment du sinistre, n'a pas conservé la classe dans laquelle il était inscrit au moment du contrat, pour n'avoir pas été soumis à la vérification périodique exigée, lorsqu'il est certain que le navire, visité par ceux qui sont chargés d'un autre registre, a été trouvé flottant sur l'eau, fourni de tout ce qui est nécessaire à la navigation et prêt à recevoir n'importe quel chargement, une telle déclaration devant réaliser l'*équivalent* de la classe primitive. — Cies British and Foreign, la Pugliese, Alto Reno et autres c. Lupi et Tardieu. — Gênes, 4 juillet 1893, IX, p. 304.

SECTION 3
Fraude.

321. FRANCE. — *Perte connue avant la signature de la police.* — Aux termes de l'art. 18 de la police française sur facultés, le contrat d'assurance doit être annulé, s'il est établi que la nouvelle de la perte ou de l'arrivée des marchandises était parvenue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant que l'ordre d'assurance ait été donné, soit sur la place du domicile de l'assureur, avant la signature de la police. — Assureurs c. Michel et Cie. — Marseille, 17 mai 1886, II, p. 175.

322. *Partage des risques. Inexécution de la part de l'assuré.* — L'assuré qui a pris l'engagement de conserver à sa charge une partie des risques, perd le bénéfice de son assurance lorsqu'il contrevient à son obligation. — Perrin c. la Foncière. — Seine, 17 décembre 1885, I, p. 502.

323. *Collusion avec le capitaine. Police. Endossement. Exception opposable aux tiers.* — Lorsque des polices d'assurance ont été frauduleusement passées en vue de la perte du navire concertée avec le capitaine, ce vice initial ne saurait être effacé par l'endossement de ces polices, et l'exception qui en résulte est opposable au tiers cessionnaire. — Seray-Ducoureau et Cie c. Cie d'assurances La Réunion et autres. — Cassation, 31 juillet 1893, IX, p. 137.

324. *Marchandises chargées. Naufrage. Simulation. Contrats distincts. Absence de dol.* — Si des marchandises chargées ont péri dans un naufrage, les assureurs ne peuvent pas, en s'appuyant sur l'article 357, demander la nullité de l'assurance, sous le prétexte que les chargeurs auraient simulé l'embarquement de plusieurs autres marchandises, alors que les assurances multiples, relatives au chargement du navire, ne portaient pas cumulativement sur l'ensemble de la cargaison, mais constituaient autant de contrats distincts n'ayant chacun pour objet que les seules marchandises désignées dans les connaissements séparés que le chargeur a transmis à ses divers consignataires. — Roure et Peulevey c. Assurances générales, La Maritime et la Protection. — Cassation, 14 janvier 1890, V, p. 466.

325. *Valeur exagérée. Intention frauduleuse. Soupçons sur la cause de l'événement.* — L'assurance doit être annulée lorsque l'assuré a exagéré sciemment et frauduleusement la valeur des objets mis en risque. L'intention frauduleuse de l'assuré se trouve suffisamment établie, d'une part, par la disproportion considérable qui existe entre la valeur réelle des objets assurés et l'estimation qu'il en a faite ; d'autre part, par les soupçons que font naître les circonstances dans lesquelles s'est produite la perte de ces objets. — France Maritime c. liquidateur Gillibert. — Marseille, 2 août 1886, II, p. 326 ; Aix, 19 avril 1887, IV, p. 141.

326. BELGIQUE. — *Absence de chargement. Dol des chargeurs.* — Le défaut de chargement des marchandises assurées annule l'assurance comme étant sans cause, et il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque le défaut de chargement est le résultat d'un dol ou d'une complicité frauduleuse de la part des chargeurs assurés. — Weber et Cie c. Assureurs. — Sentence arbitrale belge, 15 novembre 1884, I, p. 541 ; Bruxelles, 30 juillet 1887, III, p. 338.

327. *Consignataire. Mandataire des chargeurs. Dol de ces derniers.*— L'assurance, viciée par la fraude des chargeurs, ne peut être maintenue même jusqu'à concurrence des avances faites par le consignataire qui l'a contractée comme mandataire des chargeurs. — Weber et Cie c. Assureurs. — Ibid.

328. *Connaissements. Non-conformité avec les reçus du bord.* — Doit être considéré comme vicié le consentement donné par une compagnie d'assurances à assurer des marchandises, lorsqu'il est établi que les connaissements dont les assurés sont porteurs, et surtout la clause « well conditionned, in good order », ne sont pas conformes aux reçus de bord et n'ont été obtenus par les chargeurs que moyennant des contre-lettres ou déclarations de non-responsabilité par eux délivrées aux agents du navire.— Deutsche Transport c. Cockerill. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 263.

329. Brésil. — *Connaissance du sinistre. Ordre d'assurer avant que l'assuré ait connu la perte du navire.* — Les assureurs ne peuvent demander la nullité du contrat, quand il est établi, non seulement que l'ordre d'assurance a été donné et accepté avant l'arrivée du sinistre, mais encore que la nouvelle de ce sinistre ne pouvait pas être connue par l'assuré le jour de la signature de la police.— Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'Assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

330. Etats-Unis. — *Assurance supplémentaire. Risques d'accepteurs des lettres de change. Fraude. Preuve insuffisante.* — Une assurance supplémentaire de la cargaison, provenant d'une assurance faite par une maison de banque (pour couvrir les risques d'accepteur de lettres de change tirées sur elle par le capitaine et se rapportant aux frais d'achat des bois formant la cargaison), ne suffit pas pour établir que la perte du navire a été frauduleuse. — Cour sup. des Etats-Unis, 28 mars 1887, III, p. 96.

CHAPITRE X
De l'action d'avarie.

Section 1
Dans quel cas il y a lieu d'exercer l'action d'avarie.

331. France. — *Délaissement irrecevable. Exercice de l'action d'avarie.* — Lorsque l'action en délaissement n'est plus recevable, l'assuré peut encore exercer contre les assureurs l'action d'avarie. — Courteau c. La Providence maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 436.

332. *Clause pour compte de qui il appartiendra. Police flottante. Propriétaire de la marchandise. Action directe.* — Quand une marchandise a été assurée en vertu d'une police flottante, avec la clause « pour compte de qui il appartiendra, » le propriétaire de cette marchandise a le droit de citer directement et en son nom personnel les assureurs, sans qu'il soit besoin d'une cession de droits faite par les souscripteurs de la police. — Rocha frères c. Assureurs.—Marseille, 11 février 1889, IV, p. 690.

333. *Délaissement. Perte totale. Action en règlement d'avaries.* — La perte totale du navire ne peut être assimilée à une avarie. Dès lors, l'assuré qui n'a pas notifié en temps utile le délaissement, n'est pas recevable, quand le navire est entièrement perdu, à intenter une action en règlement d'avaries.— Claparède et Cie c. Syndic de la compagnie l'Armement. — Seine, 9 mars 1887, II, p. 694.

334. *Perte. Assureurs. Paiement. Preuve de propriété.* — Lorsque des marchandises assurées ont péri par fortune de mer, les assureurs doivent payer le montant de leur valeur à celui qui justifie être légitimement propriétaire des connaissements constatant le chargement desdites marchandises, ainsi que des polices d'assurance garantissant les risques qu'elles pouvaient éprouver. — Alfano c. Assureurs. — Aix, 29 mars 1887, II, p. 666.

335. *Renflouement. Conduite dans un port voisin. Droit des assureurs.* — Les assureurs, admis par la jurisprudence à tenter le renflouement et la conduite du navire dans un port voisin, bien outillé, pour l'y faire réparer, ne sont pas fondés, s'ils ne pro-

fitent pas de cette faculté, et en présence du silence de la police d'assurance à cet égard, à faire grief aux assurés de n'avoir pas fait procéder au relèvement et au remorquage dudit navire déclaré en état d'innavigabilité. — Courteau c. La Providence Maritime. — Bordeaux, 21 décembre 1887 et 2 juillet 1888, IV, p. 63 et 253.

336. ALLEMAGNE. — *Assurance pour compte. Tiers. Droit à l'indemnité.* — Lorsque la police a été contractée pour compte d'autrui, l'indemnité peut être réclamée par celui pour compte de qui la stipulation a été faite. — Harmsen c. Assureurs. — Trib. sup. hanséatique, 28 octobre 1884, I, p. 153.

337. GRÈCE. — *Action en délaissement. Exercice. Action d'avaries non éteinte.* — Le choix de l'action en délaissement n'éteint pas l'action d'avaries. — Polyxine Cartali c. Cie « Le Sauveur ». — Aréopage d'Athènes, n° 7 de 1887, III, p. 490.

338. ITALIE. — *Action d'avaries. Action en délaissement. Assuré. Choix. Exercice successif.* — La règle *electâ unâ viâ, non datur recursus ad alteram* s'applique aux actions connexes et qui tendent à demander la même chose ; mais, quand les actions sont distinctes, quoique nées du même contrat, le choix, l'exercice et le rejet de l'une ne peuvent préjudicier à l'exercice ultérieur de l'autre. Elle ne s'applique plus lorsque, la loi attribuant à quelqu'un plusieurs actions avec faculté de choisir, celle qu'il a choisie a été repoussée, non pour elle-même, mais pour un fin de non-recevoir extrinsèque. Ainsi, l'action en délaissement ayant été écartée pour une raison de déchéance, l'assuré peut exercer encore l'action d'avaries. — Mutuelle Camogliese c. Oneto-Schaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 294.

339. *Marchandise. Perte. Stipulant. Possesseur de la police. Action contre l'assureur. Compensation.* — Le stipulant peut, en cas de perte de la marchandise, s'il est en possession de la police et créancier du prix de cette marchandise envers le destinataire, agir pour l'indemnité contre l'assureur en la compensant avec le prix à lui dû. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Frezia et Gallizia, Verdi et Pelosio. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

340. TUNISIE. — *Perte de plus des 3/4. Assuré. Choix de l'action.* — L'assuré qui a d'abord intenté une action en délaissement peut revenir sur sa première décision et exercer une action pour avarie. — Lambert c. Cubisol. — Trib. civil de Tunis, 28 novembre 1889, V, p. 701.

SECTION 2

Quelles dépenses sont réputées avaries.

341. ANGLETERRE. — *Fret. Armateur. Dépense extraordinaire dans l'intérêt du fret.* — Quand l'armateur consent à une dépense extraordinaire dans l'interêt de son navire et de son fret, le fait que ce fret est assuré ne permet pas à l'armateur de réclamer à son assureur une partie de cette dépense. — Temperly c. M'Kinnon. — Haute-Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

342. *Risques d'abordage. Abordage par le remorqueur. Indemnité.* — L'assurance d'un navire contre les risques d'abordage comprend l'indemnité mise à la charge du navire assuré, alors même que le remorqueur seul est venu en contact direct avec le navire abordé. — David Cowan c. Baine et Johnston. — Chambre des Lords, 15 juin 1891, VII, p. 175.

343. BELGIQUE. — *Picking out. Frais de triage. Usages de Londres.* — D'après les usages de Londres, où cette clause est principalement usitée, les frais du « picking out » sont, en principe, à la charge des assureurs. — De Rudder et Cie c. Assureurs. — Sent. arb. belge, 3 février 1888, III, p. 754.

344. *Picking out. Frais exposés contre le capitaine. Défaut d'entente avec l'assureur.* — Les frais faits par le capitaine sont à la charge des assurés qui les ont exposés, sans s'être au préalable mis d'accord avec les assureurs. Ces frais ne peuvent être assimilés à ceux faits par l'assuré aux fins d'atténuer le dommage, frais que l'art. 17 de la loi du 11 juin 1874 met à la charge des assureurs. — De Rudder et Cie c. Assureurs. — Ibid.

345. *Picking out. Marchandises avariées. Marchandises saines. Frais.* — Il est dans l'esprit de la clause dite

« picking out » que le triage se fasse immédiatement après le débarquement. En conséquence, si les assureurs ont, par des résistances non justifiées, retardé cette opération, ils doivent supporter les frais résultant de ce retard (magasinage, bâches, etc.), sauf en ce qui concerne les marchandises saines, que les assurés pouvaient enlever dès le début, après constatation du poids. — De Rudder et Cie c. Assureurs. — *Ibid.*

346. Italie. — *Prêteur à la grosse. Concours avec l'assureur.*—Quand on vient à recouvrer la valeur des objets donnés en garantie, et qui étaient en même temps assurés, l'assureur des objets affectés au gage du prêt, et le prêteur ou son assureur viennent en concours de cette valeur, le prêteur n'étant admis que pour le montant du prêt en capital. — Mutua Camogliese c. Lloyd Italien. — Gênes, 31 décembre 1886, II, p. 740.

347. Norvège. — *Navire assuré. Vente. Réparations par l'acheteur.* — La circonstance que l'armateur n'a point réparé le navire, mais l'a vendu à un tiers, qui l'a réparé, ne peut, d'après l'article 75 de la police générale norvégienne, enlever à l'armateur le droit de réclamer à l'assureur la somme à laquelle a été taxée la réparation du navire. — Christiania, 20 janvier 1894, X, p. 802.

Section 3

Du règlement d'avaries. Appel en cause et intervention des assureurs.

348. France. — *Avaries. Règlement par quotité.* — Entre assuré et assureur, le seul mode équitable de règlement d'avaries particulières est le règlement par quotité ; ce mode d'opérer consiste à évaluer la marchandise au lieu de reste à l'état sain, et à en comparer le prix à celui de la marchandise avariée ; la différence représente un tant pour cent de perte qui détermine le taux de l'avarie. On applique ce taux à la somme assurée, et le résultat indique la somme due par l'assureur. — Vve Gautier c. La Foncière. — Granville, 27 décembre 1885, II, p. 553.

349. *Innavigabilité. Voyages postérieurs à la souscription de la police. Avaries suite de mauvais temps. Expertise.* — Les assureurs ne sont point recevables à demander une expertise pour constater l'état de navigabilité du navire, lorsque, depuis la souscription de la police, ce navire a fait deux voyages et que les avaries qu'il a pu recevoir ne sont que l'effet naturel des mauvais temps. — Assureurs c. Verrier.— Marseille, 16 avril 1889, V, p. 72.

350. *Marchandises diverses. Police en bloc. Avaries. Règlements spéciaux.* — Dans le cas où des marchandises de diverses natures ont été assurées par la même police, chaque espèce desdites marchandises, étant, par sa qualité propre et quelquefois par des circonstances extérieures, soumise à des chances différentes, doit former un règlement d'avarie spécial, sans qu'il y ait à distinguer si ces marchandises ont été ou non divisées par séries. — Lambert c. Cubisol. — Trib. civil de Tunis, 28 novembre 1889, V, p. 701.

351. *Règlement d'avaries. Tribunal compétent. Assuré. Recours direct.* — Le règlement d'avaries communes ne lie l'assureur que s'il a été fait judiciairement et par le tribunal compétent, c'est-à-dire en conformité des art. 414 et 416 du Code de commerce. En conséquence, lorsqu'il a été mis en cause dans une instance entre l'armateur et les chargeurs tendant à établir ce règlement, l'assureur a qualité pour invoquer la compétence spéciale organisée par les articles précités, même dans le cas où les intéressés directement à la contribution (l'armateur et les chargeurs) renoncent à s'en prévaloir. Dans ce cas, ne s'applique pas la disposition de l'art. 181 du C. pr.civ. relative à la garantie, l'assureur appelé en intervention par l'assuré n'ayant pas la qualité de garant. Mais cette compétence spéciale ne peut être invoquée par l'assureur, lorsque l'assuré exerce son recours direct contre lui, en vertu d'un règlement d'avaries régulièrement établi. — Piganeau c. Casalis et Assureurs. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

352. Allemagne. — *Jet à la mer. Indemnité. Dispache. Fixation.* — L'indemnité que l'assuré est en droit de réclamer à l'assureur pour les marchandises jetées à la mer ne saurait être supérieure à la somme fixée par la dispache. — Hasche c. Cie la Rhé-

nan'a. — Landgericht de Hambourg, 1er décembre 1884, I, p. 159.

353. ANGLETERRE. — *Clause « les assureurs acceptent le règlement d'avaries fait à l'étranger.» Droit de vérification.* — La clause par laquelle l'assureur s'engage à accepter le règlement d'avaries communes, dressé à l'étranger, autorise pourtant cet assureur à vérifier s'il y a réellement eu lieu à un règlement quelconque. — Temperly c. M'Kinnon. — Haute Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

354. BRÉSIL. — *Frais de sauvetage. Avarie grosse. Action contre les assureurs. Règlement de contribution.* — Toute indemnité pour services extraordinaires, rendus dans le but d'empêcher la perte du navire et de la cargaison, constitue une avarie commune. Mais les frais qui en résultent ne peuvent être valablement réclamés aux assureurs que d'après les bases fixées par un règlement de répartition et de contribution, opéré suivant les prescriptions légales. — Cie Phénix de Pernambuco c. Vieira Perdigao. — Cour de Rio-Janeiro, 16 décembre 1884, I, p. 652.

355. ITALIE. — *Avarie commune. Obligation des assureurs. Limite. Indemnité de sauvetage.* — En principe, lorsque le dommage subi par la chose assurée donne lieu à un règlement d'avaries communes, l'assuré peut, néanmoins, réclamer à l'assureur la totalité du montant de l'assurance, sauf le droit de l'assureur de recourir en contribution contre les autres intéressés dans l'avarie. Mais il n'en est plus ainsi, quand l'assuré a déjà exercé lui-même l'action d'avaries communes et s'est fait rembourser une partie du dommage que l'assurance devait couvrir. Dans ce cas, l'assureur ne doit répondre que de la part de l'avarie qui reste définitivement à la charge de l'assuré. — Gênes, 22 juin 1886, II, p. 735.

356. — *Dépenses faites pour éviter un sinistre. Remboursement. Appréciation du juge.* — La disposition de l'article 434 du Code de commerce est applicable en matière d'assurance maritime. Conséquemment, l'assureur est tenu de rembourser à l'armateur les dépenses occasionnées par un remorquage, à défaut duquel le navire assuré se serait infailliblement perdu. Dans l'impossibilité de déterminer si le sinistre aurait consisté en une perte totale ou aurait simplement provoqué des avaries, le juge du fait peut arbitrer équitablement que l'assureur n'aura à supporter qu'une partie des dépenses. Une telle décision échappe à la censure de la Cour de Cassation. — La Confiance de Ligurie c. Balestrino. — Cass. Turin, 9 janvier 1889, V, p. 395.

357. NORVÈGE. — *Avaries. Règlement. Avance sur fret. Connaissement. Quittance. Affréteur. Transfert à l'assureur. Recours contre la cargaison. Affréteur. Action contre l'assureur. Recours contre l'armateur.* — Lorsque l'affréteur d'un navire a payé une avance sur le fret dont il a été donné quittance sur le connaissement, et qu'après des avaries subies par le navire et sa condamnation, l'affréteur a transféré le connaissement à l'assureur, moyennant le paiement de la somme assurée, l'assureur peut, en vertu du connaissement, exiger du commissaire d'avarie la délivrance de la cargaison, en déduisant, sur les frais à la charge de la cargaison, d'après le règlement d'avaries, la somme payée par son endosseur, à titre d'avance sur le fret. Mais les armateurs ne peuvent être poursuivis par l'affréteur en remboursement de cette avance, l'action de l'affréteur devant être dirigée contre l'assureur. — Van der Made c. Winge. — Christiania, 25 juin 1891, VIII, p. 437.

SECTION 4
Franchises d'avaries.

358. — *Clause « franc d'avaries, sauf abordage.» Choc contre un corps flottant.* — Lorsqu'un navire à vapeur est assuré «franc d'avaries, sauf le cas d'abordage», les assureurs ne sont point tenus d'indemniser l'assuré des avaries produites à l'hélice et à l'arbre de couche, par suite du choc de l'hélice contre un corps flottant. — Flornoy et fils c. Cie l'Italia. — Nantes, 18 juillet 1885, II, p. 40.

359. *Franchises d'avaries matérielles. Portée.* — La clause d'une police d'assurance portant franchise d'avaries matérielles doit s'entendre en ce sens que les assureurs ne sont pas responsables des avaries causées aux marchandises chargées sur le pont ou

jetées à la mer, mais non pas à celles qui résultent de l'enlèvement par la mer desdites marchandises. — Deglatigny c. l'Equateur. — Rouen, 13 mai 1891, VII, p. 124.

360. *Clause « franc d'avaries particulières matérielles ». Voie d'eau.* — Les avaries particulières de marchandises, causées par l'eau, à la suite de tempête ou de collision, n'ayant pas occasionné de voie d'eau à la coque ou d'innavigabilité, ne peuvent être mises à la charge des assureurs lorsque les polices n'assurent que les avaries résultant de collision ou d'abordage ayant occasionné une voie d'eau obligeant de relâcher ou de décharger les 3|4 au moins de la cargaison. — Gille et Cie c. Société Franco-Hongroise. — Seine, 31 mai 1888, IV, p. 147.

361. *Clause « franc de coulage ». Interprétation restrictive. Acides. Coulage. Jet à la mer. Clause inapplicable. Délaissement. Validité.* — Les clauses restrictives du droit commun doivent être prises dans leur sens strict et ne sauraient être étendues en dehors des cas spécialement prévus. Spécialement, la clause d'une police affranchissant les assureurs des risques de coulage ne peut s'appliquer qu'aux dommages constitués par le coulage lui-même. Mais, lorsque des caisses acide, chargées sur le pont, paraissent être, à raison du coulage qui s'y manifeste, une cause de danger pour la sécurité du navire, et que le capitaine les fait jeter à la mer pour cette raison, pendant un mauvais temps, il y a lieu de considérer cette perte comme devant être régie, non par la clause ci-dessus, mais par les règles du droit commun et par les dispositions de l'article 369 du Code de commerce, et de valider le délaissement qui en a été fait. — Dor c. Assureurs. — Marseille, 3 mars 1893, IX, p. 48.

362. *Clause » franc de risques de rade ». Interprétation. Rade de Dédéah. Tempête. Déradage. Capitaine resté à terre. Chargement incomplet. Perte du navire.* — La clause « franc de risques de rade » ne peut être limitée aux seuls risques courus et subis en rade par la marchandise, soit à bord des allèges, soit dans le transport de terre au navire, soit à bord du navire; mais elle doit s'étendre à l'ensemble des risques des événements de mer qui peuvent surprendre inopinément le navire en cours de chargement, à raison de sa position dans une rade foraine sans abri et entièrement ouverte aux vents et à la mer. — Spécialement, lorsqu'un navire, chargeant à Dédéah, a été, pour éviter d'être jeté à la côte, dans l'obligation de dérader provisoirement, sans avoir terminé son chargement et sans attendre le capitaine, en ce moment à terre, mais dans l'intention de revenir, après la tempête, compléter son chargement, les assureurs sont affranchis par la clause « franc de risques de rade » de toute responsabilité, à raison de la perte qui survient, si le navire a dû être abandonné en mer par son équipage. — Micrulachi c. Assureurs. — Marseille, 8 juillet 1892, VIII, p. 112.

363. *Minerais et métaux. Sens restreint. Sulfate de baryte.* — Les expressions Minerais et Métaux, employées dans la police déposée le 24 mars 1866 au greffe du tribunal de commerce de Marseille, et désignant des marchandises franches d'avaries particulières, doivent être prises dans un sens restreint. Elles ne peuvent être interprétées comme comprenant en général toutes les substances minérales. Spécialement, le sulfate de baryte, qui est une substance minérale, mais non un métal ni un minerai, ne saurait être rangé parmi les marchandises pour lesquelles la police ci-dessus affranchit les assureurs des avaries particulières. — Eustathopoulos et Cie c. la France Maritime. — Marseille, 15 janvier 1885, I, p. 38.

364. *Morues. Déchet de route. Déduction du 4 0|0.* — Quand il s'agit d'assurances de morues, il est d'usage de déduire du poids trouvé lors du chargement un déchet de route de 4 0|0. Et il n'y a pas lieu de tenir compte de cette circonstance que le poids trouvé lors du déchargement est égal ou supérieur à celui chargé, parce que ce fait provient de la mouille de la morue, et que l'estimation de la marchandise doit toujours avoir lieu d'après sa valeur à l'état sain. — Veuve Gautier c. la Foncière. — Granville, 25 novembre 1885, II, p. 553.

365. *Oignons. Légumes verts. Police. Avarie. Responsabilité limitée*

aux cas d'abordage, submersion, échouement ou incendie. — L'oignon doit être classé dans la catégorie des légumes verts. En conséquence, s'il résulte d'une police d'assurance que l'assureur n'est responsable des avaries, lorsqu'il s'agit notamment d'un légume vert, que dans l'hypothèse où le navire aurait été abordé, coulé, échoué ou incendié, les détériorations subies par un chargement d'oignons, en dehors de ces divers cas, ne rentrent pas dans les risques assumés. — Meurzec c. Cie l'Armorique. — Morlaix, 1er février 1895, X, p. 782.

366. *Objets remplacés. Disparition des épaves. Réduction de la perte. Non-lieu.* — Aucune réduction du chiffre de la perte ne saurait être réclamée par les assureurs pour les objets remplacés, si les experts qui ont procédé à l'estimation ont constaté que les objets à remplacer n'existaient plus, même à l'état d'épaves. — Prentout-Leblond et Boniface c. la Foncière. — Rouen, 18 juin 1894, X, p. 214.

367. ALLEMAGNE. — *Charbon. Assurance « franc d'avarie sauf échouement ». Combustion spontanée. Vente en cours de route.* — Lorsqu'un chargement de charbon est assuré « franc d'avarie, sauf en cas d'échouement » et avec la clause de responsabilité pour les risques de la combustion spontanée et ses suites, les assureurs sont tenus de payer le montant de l'assurance, si l'on a dû abandonner le voyage et vendre les charbons pour éviter la combustion de ces marchandises. — Seminario et Cie c. la Norddeutsche. — Tribunal de l'Empire, 28 juin 1893, IX, p. 569.

368. *Clause « franc d'avaries ». Echouement.* — Lorsque la police porte la clause « franc d'avaries », l'assureur ne répond que des dommages provenant d'échouements ou d'un accident de mer assimilé. — Hasche c. Cie la Rhemania. — Landgericht de Hambourg, 1er décembre 1884, I, p. 159.

369. ANGLETERRE. — *Clause « franc d'avaries, sauf avaries communes ». Avaries particulières. Calcul de la franchise.* — Lorsqu'un navire a été assuré par une police couvrant tous les risques qui ne sont pas couverts par la police du Lloyd, par suite de l'insertion des mots « franc d'avaries, sous une franchise de 3 0[0, sauf les avaries communes », l'assureur est tenu de rembourser les avaries particulières éprouvées par le navire, par cela seul qu'elles n'atteignent pas à elles seules la franchise de 3 0[0. — Prici et Cie c. The Ships Small Damage Insurance Cie. — Cour supr. de judic., 18 mars 1889, V, p. 86.

370. *Clause « franc d'avaries, sauf échouement ou incendie ». Incendie sans importance. Dégâts insignifiants.* — Quand un navire est assuré avec la clause « franc d'avaries particulières, sauf échouement ou incendie », les assureurs ne répondent pas des dégâts insignifiants causés par des incendies sans importance. — Glenlivet c. Titcombe. — Haute-Cour de justice, 22 mars 1893, IX, p. 60.

371. *Clause « franc d'avaries, sauf échouement ». Echouement après débarquement ou transbordement.* — Avec la clause « franc d'avarie sauf échouement », l'échouement s'entend de celui qui survient pendant que les marchandises assurées sont à bord. En conséquence, si le navire n'échoue qu'après débarquement ou transbordement des marchandises, l'assureur n'a rien à payer. — Blackwood Brigson et Cie c. British and Foreing Marine Insurance Cy. — Haute-Cour de justice, 31 mai 1883, IX, p. 64.

372. *Franchise d'avarie particulière au dessous de 3 °/₀. Avarie reconnue au passage au bassin. Frais de docks supplémentaires. Saleté de la carène antérieure à l'avarie. Ventilation.* — Lorsqu'une assurance sur corps a été conclue avec une franchise d'avarie particulière au dessous de 3 0[0, l'assuré ne peut réclamer à l'assureur les frais de docks nécessités par des réparations que le navire a dû subir en cours de route, à la suite d'une avarie, si le montant de ces frais ne dépasse le 3 0[0 stipulé que parce que la prolongation de séjour dans le bassin a été due à l'état de saleté de la carène, antérieure à l'avarie. — China Transpacific Steamship Cie c. Marine Insurance Cie. — Haute Cour de justice, 18 mai 1885, I, p. 164.

373. *Fer et acier. Nom générique.* — La désignation générique de fer comprend aussi bien l'acier que le fer.

— Royal Stock Exchange Cie c. Standard Marine Insurance Cie. — Haute-Cour de justice, 22 mars 1884, IV, p. 177.

374. Etats-Unis. — *Rupture des machines. Conséquences.*— Lorque la police exonère l'assureur des avaries provenant du dérangement ou de la rupture des instruments ou machines et de leurs conséquences, il faut entendre par ces derniers mots les conséquences immédiates des avaries. — Orient Mut. Ins. Cy c. Adams. — Cour sup. des Etats-Unis, 24 octobre 1887, IV, p. 625.

Section 5

Prescriptions et fins de non-recevoir.

375. France. — *Prescription. Art. 432 C. com. Serment.* — La prescription édictée par l'art. 432 du Code de commerce est absolue, et ne permet pas la délation du serment au débiteur libéré par elle. — Lloyd français c. Réassureurs. — Aix, 14 janvier 1889, IV, p. 536.

376. *Fins de non-recevoir. Art. 435, 436 C. com. Abordage. Opposition aux assureurs.*— La fin de non-recevoir tirée des art. 435 et 436 C. com.,en matière d'abordage,est opposable aux assureurs. — Cie d'Assurances Hambourgeoise-Américaine c. La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388 ; Cassation, 6 mai 1890, VII, p. 5.

377. *Fins de non-recevoir. Equivalents. Appréciation souveraine.* — Les juges du fait décident souverainement qu'en raison des faits et des circonstances de la cause, assimilées par eux aux protestations et réclamations dont parlent les art. 435 et 436 C. com., la déchéance prononcée par ces textes de loi n'a pas été encourue. — Cie d'assurances maritimes « Les deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

378. *Fins de non-recevoir. Pourparlers. Renonciation tacite. Rupture des négociations. Délai. Point de départ.* — Les déchéances édictées par les art. 435 et 436 C. com. ne sont pas d'ordre public, et il est permis aux intéressés d'y renoncer. Leur renonciation n'a pas même besoin d'être expresse; elle peut résulter des circonstances, notamment de pourparlers échangés entre les parties en vue d'un règlement amiable et transactionnel. En cas de rupture des négociations, les délais recommencent à courir dès l'époque où les pourparlers ont pris fin. — Crédit agricole c. La Mélusine et La Prévoyance. — Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594.

379. *Protestation. Demande en justice. Equivalent.* — La protestation dont parle l'art 435 n'étant pas soumise à des formes spéciales, le télégramme avisant les assureurs, dans les délais de l'art. 436, peut, au besoin, en tenir lieu. Lorsque le réclamateur règle avec le représentant des assureurs le montant des avaries, la demande en justice, qui a pour but d'obtenir le montant du prix ainsi déterminé contradictoirement, n'est plus, à proprement parler, une demande s'appliquant à une constatation d'avaries, mais une demande en exécution de contrat, qui n'est pas soumise, à peine de non-recevabilité, aux prescriptions des art. 435 et 436 du Code de commerce. — Cie des Deux Pôles c. Trombetta et Carrara. — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264.

380. *Marchandises mises sur allège. Police flottante des propriétaires du transport allège. Fins de non-recevoir. Capitaine. Responsabilité.* — Quand les marchandises mises sur allège sont assurées, en vertu d'une police flottante des propriétaires du transport allège, le capitaine est en faute de n'avoir pas mis les réclamateurs à même de faire valoir leurs droits contre les assureurs, en refusant de remettre entre leurs mains les titres et pièces nécessaires à cet effet; sa responsabilité sera donc engagée, si des fins de non-recevoir ou déchéances pour retard sont opposées par lesdits assureurs aux réclamateurs. — Génestal et Delzons c. Hughson. — Rouen, 19 novembre 1888, IV, p. 633.

381. Belgique. — *Fins de non-recevoir. Protêt nécessaire envers les assureurs. Protêt signifié au capitaine.* — Pour sauvegarder ses droits contre les assureurs, l'assuré doit leur signifier le protêt dont il est question aux articles 232 et 233 de la loi maritime, et les avertir, de la sorte, qu'il entend diriger contre eux l'action dérivant du contrat d'assurance. Le protêt signifié au capitaine ne saurait suffire, car le capitaine ne représente

pas les assureurs. — Bruxelles, 29 octobre 1887, III, p. 474.

382. *Fins de non-recevoir. Pourparlers. Fin de non-recevoir déjà acquise. Renonciation formelle.* — Des actes personnels faits par les assureurs, des pourparlers ou une renonciation expresse rendent sans doute inutile la signification du protêt, ou couvrent la nullité résultant de l'inobservation de cette formalité. Mais, pour qu'il en soit ainsi, il faut une renonciation formelle et certaine ; on ne saurait admettre notamment des pourparlers commencés après l'expiration des délais, c'est-à-dire à une époque où la fin de non-recevoir était déjà acquise. — Werspreuven-Wilmotte c. Assureurs. — Bruxelles, 29 octobre 1887, III, p. 474.

383. Grèce. — *Action en délaissement. Action en paiement de l'indemnité d'assurance. Prescription.* — L'action en paiement de la somme assurée est distincte de l'action en délaissement, bien que toutes deux dérivent du fait du naufrage. L'action en délaissement est principale et tend à la validité du délaissement ; l'action en paiement de la somme assurée n'est qu'accessoire et a simplement pour but le paiement de ladite somme. L'action en délaissement se prescrit par six mois ; l'action en paiement de la somme assurée est soumise à la prescription quinquennale de l'art. 432 C. com. — Aréop. Athènes, n° 148 de 1885, II, p. 76. — Aréop. Athènes, n° 208 de 1886, II, p. 459.

384. Italie. — *Action en délaissement. Exercice. Action subsidiaire d'avaries. Proposition en appel. Rejet. Non-interruption de la prescription.* — L'exercice de l'action en délaissement n'interrompt pas la prescription de l'action d'avaries. Ne saurait même servir à interrompre la prescription le fait par l'assuré d'avoir, dans l'instance en délaissement, proposé subsidiairement l'action d'avaries, si la demande relative à cette action a été par lui proposée pour la première fois dans l'acte d'appel et a été, par suite, rejetée, aux termes de l'article 190 du Code de procédure civile. — Mutuelle Camogliese c. Oneto-Schaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IV, p. 294.

385. Norvège. — *Avarie. Assuré. Non-dénonciation. Assureur. Offre de payer la somme fixée par la dispache. Fin de non-recevoir. Renonciation.* — La fin de non-recevoir, tirée de ce que l'avarie n'a point été dénoncée à l'assureur dans le délai d'un mois prescrit par l'article 105 de la police générale norvégienne, peut être couverte par une renonciation tacite de l'assureur, notamment lorsqu'il a offert à l'assuré de lui payer la somme fixée par la dispache. — Christiania, 28 novembre 1893, X, p. 800.

386. *Fret de distance. Capitaine. Omission de l'exiger. Action contre l'assureur du fret. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine qui, en cas de naufrage, omet d'exiger le fret de distance des propriétaires de la cargaison est, en principe, déchu du droit de réclamer à l'assureur une indemnité pour la perte du fret. — Christiania, 15 février 1894, X, p. 804.

387. Turquie. — *Bétail. Chargement unique. Indemnité calculée par tête. Manquant. Protestation.* — Dans l'hypothèse du chargement de plusieurs têtes de bétail, opéré par un même expéditeur, ce chargement ne doit pas être considéré comme multiple, c'est-à-dire comme comprenant autant de chargements distincts qu'il y a de têtes de bétail, mais comme un chargement unique, alors même que, dans la police d'assurance, il est stipulé une indemnité calculée à raison de tant par tête. Par suite, si, à destination, il est livré un nombre moindre, le chargeur ne peut accepter ceux-ci, et considérer ceux qui ont péri pendant la traversée comme autant de chargements non livrés. Tout le bétail chargé ne formant qu'un chargement, la livraison en moins, provenant de la perte pendant la traversée, constitue le dommage survenu à la marchandise. Par suite encore, un protêt est nécessaire pour la conservation de l'action du chargeur, pour perte de bétail, contre le capitaine et les assureurs. Une sommation quelconque, notamment par lettre, est insuffisante. Le capitaine ou les assureurs ne peuvent être assimilés à un débiteur ordinaire qui serait mis en demeure « par une sommation, un protêt ou autre acte équivalent » pour inexécution ou retard dans l'exécution de son obligation, comme l'autoriseraient les arti-

cles 91, 92, 93 de l'appendice du C. de comm. ottoman. Et ce protêt doit être signifié dans les quarante-huit heures et suivi d'une action en justice dans les trente-un jours. — Société Ottomane de change et de valeurs c. compagnies d'assurances. — Tribunal maritime de Constantinople, 28 mai 1883, VII, p. 464.

CHAPITRE XI
Du délaissement.

Section 1
Notions générales.

388. France. — *Faculté personnelle à l'assuré.* — La faculté de délaisser est personnelle à l'assuré, elle ne peut être exercée par le capitaine sans un mandat spécial.— Cousteau c. La Providence Maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 436.

389. *Demande en délaissement. Demande subsidiaire d'avaries. Inclusion de l'une dans l'autre.* — La demande en délaissement comprend virtuellement la demande subsidiaire d'avaries, puis que l'une et l'autre proviennent du même fait juridique. — Cie d'assurances le Lloyd français c. Rodriguez.— Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

390. *Règlement des difficultés après la condamnation du navire. Retard. Préjudice. Dommages-intérêts.*— Les assureurs qui ont apporté des lenteurs dans le règlement des difficultés qui ont suivi la condamnation du navire sont passibles de dommages-intérêts à raison du préjudice subi par l'armement, par suite de ces lenteurs. — Cousteau c. La Providence Maritime. — Bordeaux, 21 décembre 1887, et 2 juillet 1888, IV, p. 63 et 253.

391. Etats-Unis. — *Droits et devoirs des assureurs, en cas de délaissement.* — Quand un navire assuré s'échoue et est délaissé, les assureurs ont l'option entre trois partis : *a*) accepter le délaissement et payer la perte totale ; *b*) laisser le navire échoué et contester le délaissement ; *c*) entreprendre le sauvetage et réparer le navire, si ces opérations ne dépassent pas la valeur de la moitié du navire. En tout cas, ils doivent agir promptement pour que le propriétaire soit remis en possession sans délai inutile. — Transatlantic C° c. Continental Insurance Company. — United States Circuit Cour Michigan, 28 juillet 1885, I, p. 388.

392. Italie. — *Action d'avaries. Action en délaissement. Indépendance.* — L'action ordinaire, en matière d'assurances maritimes, est l'action d'avaries, tandis que l'action en délaissement est une action extraordinaire, introduite seulement en faveur de l'assuré, lequel peut toujours, par suite, renoncer à celle-ci pour tenir à celle-là. Pour déroger à ces principes et enlever à l'assuré la faculté de choisir entre l'une et l'autre action, il faut une disposition expresse et formelle, ou bien implicitement incompatible avec le droit commun. — Mutuelle Camogliese c. Oneto-Schaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 294.

393. *Délaissement. Abandon. Destination. Prêt à la grosse. Abandon possible.* — Le délaissement réglé par les articles 632 et suivants du Code de commerce, dans les rapports entre l'assuré et l'assureur, est un droit bien différent de l'abandon réglé par l'article 491, et permettant au propriétaire du navire de se libérer de sa responsabilité personnelle, à raison des engagements du capitaine. L'abandon peut avoir lieu dans tous les cas, sauf ceux limitativement indiqués par ledit article 492, et même dans les rapports du propriétaire du navire avec le prêteur à la grosse, et même aussi, pour ce dernier, quand sont terminés les risques de navigation. — Pacinotti et Ferrigoni c. Huss et Cie. —Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

394. *Paiement de la somme assurée. Indemnité pour dommages plus considérables. Non-lieu.*— Le délaissement une fois validé et l'indemnité liquidée une fois payée par l'assureur, ce dernier n'est pas tenu d'indemniser l'assuré d'un dommage plus étendu, qui n'aurait pas été indiqué dans la procédure en validité du délaissement, et qu'on prétend avoir été souffert à raison de contrats relatifs au voyage du navire délaissé, ou qui résulterait de contestations sur le délaissement. — Gênes, 30 décembre 1885, I, p. 657.

395. Tunisie. — *Clause « franc-*

d'avaries ». Délaissement. Assureurs tenus. — La clause « franc d'avaries » n'affranchit par les assureurs dans les cas donnant ouverture au délaissement. — Lambert c. Cubisol. — Tunis, 28 novembre 1889, V, p. 701.

SECTION 2

Dans quel cas il y a lieu à délaissement.

§ 1er

Naufrage. Echouement. Perte totale.

396. ANGLETERRE. — *Navire échoué. Réparations supérieures à la valeur d'assurance. Perte totale.* — Quand les réparations à effectuer à un navire échoué dépassent sa valeur d'assurance, il y a lieu à délaissement pour perte totale par interprétation, d'après la loi anglaise. — Hine Brothers c. Boulton. — Haute Cour de justice, 22 et 23 mai 1894, X, p. 298.

397. EGYPTE. — *Naufrage. Perte des trois quarts.* — Le cas de naufrage suffit seul pour fonder le droit au délaissement de la marchandise. La perte des 3/4 au moins n'est requise, comme condition de l'exercice du droit de délaissement, que lorsque la perte ou détérioration des marchandises se produit en dehors du cas de naufrage. — Moberly Bell c. Misrahi. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

398. ETATS-UNIS. — *Perte totale. Renflouement du navire.* — Pour apprécier la validité du délaissement, il faut se placer à l'époque où ce délaissement a eu lieu, et lorsque, à cette époque, il paraissait impossible de renflouer le navire, soit à cause de la place où il avait sombré, soit à raison de l'incertitude existant sur le résultat de l'opération, soit pour tout autre circonstance, le fait que l'opération de renflouement a réussi postérieurement ne peut rétroagir et influer sur la validité du délaissement. Il en est d'autant plus ainsi que, lorsqu'un navire est abandonné pour perte totale et qu'il est plus tard relevé et mis à flot, le fait du renflouement postérieur n'est pas la *preuve* que ce renflouement était possible. — Orient. Mut. Ins. Cie c. Adams. — Cour Supr. des Etats-Unis, 24 octobre 1887, III, p. 625.

399. ESPAGNE. — *Naufrage. Renflouement postérieur.* — Le délaissement du navire est impossible toutes les fois qu'il peut être remis à flot et que les frais de réparation montrent qu'il n'y a pas eu perte totale. — Cie L'Union c. José Barreras. — Trib. supr. de Madrid, 10 juin 1885, III, p. 222.

400. *Naufrage. Incendie. Renflouement postérieur. Perte totale.* — Si un navire a été incendié et coulé à pic, il y a lieu de le considérer comme totalement perdu, au point de vue des effets du délaissement, bien que l'on puisse admettre la possibilité de le remettre à flot dans un avenir plus ou moins éloigné, avec des avaries plus ou moins sérieuses. — Cie l'Union c. José Barreras. — Ibid.

401. GRÈCE. — *Echouement avec bris. Choc contre un récif. Perte totale.* — L'échouement avec bris, prévu par l'art. 369 du Code de commerce, existe quand, à la suite d'un choc contre un écueil ou un récif, le navire, sans être entièrement détruit, et tout en restant pendant quelque temps au lieu où l'échouement s'est produit, se trouve cependant atteint, dans ses parties essentielles, d'avaries sérieuses et importantes. Un échouement de cette nature peut donner lieu au délaissement, et les dispositions de l'article 389 lui sont applicables, bien qu'elles ne parlent que du délaissement à titre d'innavigabilité. — Cie le Phénix c. Félinis. — Athènes, 27 mai 1886, II, p. 462.

402. *Echouement avec bris. Relèvement.* — Les dispositions de l'art. 389, portant que le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination, sont applicables pour tout autre cause de fortune de mer, notamment pour le cas d'échouement avec bris. — Cie l'Ancre c. Proco. — Athènes, n° 572 de 1886, II, p. 461 ; Athènes, 17 juin, 1887, III, p. 491.

403. ITALIE. — *Echouement avec bris. Sinistre majeur. Perte de moins des trois quarts.* — Lorsqu'à la suite d'un échouement avec bris, l'innavigabilité absolue du navire a été régulièrement reconnue, le délaissement peut être valablement fait,

encore bien que l'un des experts ait estimé que les frais nécessaires pour relever le navire n'atteindraient pas les 3/4 de la valeur assurée, sauf le droit pour l'assureur de repousser ensuite le délaissement, en relevant et réparant le navire. Il s'agit, en effet, dans ce cas, d'*un sinistre majeur*, et la clause de la police, qui ne permet le délaissement que s'il y a perte ou détérioration des 3/4 de la valeur assurée, n'est applicable que lorsqu'il s'agit d'un cas d'innavigabilité qui ne peut être considéré comme un sinistre majeur. — Andréis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

§ 2
Innavigabilité.

404. France. — *Coque. Vice propre. Echouement au cours de remorquage.* — Le délaissement d'un navire, pour cause d'innavigabilité, ne peut être fait qu'autant que la fortune de mer a été l'initiale cause de l'innavigabilité. — Les assureurs ne sont pas responsables d'un sinistre provenant d'un vice propre de la coque, qui a nécessité l'échouement au cours du remorquage pour gagner après l'avarie un port ayant un bassin de radoub. — Daumas, Béraud et Cie c. La Foncière, le Lloyd Français et autres. — Seine, 4 octobre 1888, IV, p. 416.

405. *Réparations. Dépense inférieure aux trois quarts.* — L'innavigabilité pouvant donner lieu au délaissement n'existe pas, s'il est établi que, moyennant une dépense bien inférieure aux 3/4 de la somme assurée, le navire peut être mis, dans le port où il a relâché, en état de bonne navigabilité. — Cie d'Assurances Le Lloyd Français c. Rodriguez. — Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

406. *Innavigabilité relative. Assimilation à l'innavigabilité absolue.* — Les conséquences de l'innavigabilité relative sont les mêmes que celles de l'innavigabilité absolue, notamment par rapport aux assureurs. Il n'y a donc aucune distinction à établir entre elles, et les cas de délaissement sont les mêmes (art. 369 et 409 C. com. combinés) — Cousteau c. la Providence Maritime. — Bordeaux, 21 décembre 1887 ; 2 juillet 1888, IV p. 63 et 253.

407. *Innavigabilité relative. Clause « franc de toutes avaries ». Capitaine. Impossibilité de se procurer de l'argent.* — L'impossibilité pour le capitaine, de trouver, dans le lieu où il est contraint de relâcher, l'argent ou le crédit nécessaire à la réparation du navire endommagé par fortune de mer, constitue un cas d'innavigabilité relative, et donne ouverture au délaissement, même dans le cas où la franchise d'avaries a été stipulée. — Cie d'Assurances maritimes de Nantes c. Grenet. — Rennes, 7 février 1888, IV, p. 16. — Cassation, 17 décembre 1889, V, p. 472.

408. *Innavigabilité relative. Condamnation. Action en délaissement. Chose jugée. Assureur. Tierce-opposition. Rejet. Représentant à la vente du navire.* — Les jugements qui prononcent la condamnation d'un navire pour cause d'innavigabilité relative, résultant de l'impossibilité de trouver, dans le lieu ou il se trouve, les moyens de réparer les avaries et de faire disparaître la voie d'eau dont il est atteint, n'ont pas, en principe, l'autorité de la chose jugée dans les rapports de l'assuré avec les assureurs, sur l'action en délaissement qu'il leur intente. Il en est ainsi, même dans le cas où les assureurs ont formé une tierce-opposition au jugement prononçant la condamnation pour innavigabilité relative,et ordonnant la vente du navire et où cette tierce-opposition a été rejetée. Mais, en statuant sur l'action en délaissement, formée par l'assuré, après la condamnation et la vente publique du navire, le juge doit tenir compte des faits constatés par le jugement qui a prononcé la condamnation du navire pour innavigabilité, et surtout de cette circonstance que l'agent des assureurs, qui les avait représentés dans la tierce-opposition, avait assisté à la vente publique du navire et avait, dans cette circonstance, prêté son concours au capitaine. — L'ensemble des faits et circonstances ci-dessus permet, dès lors, aux tribunaux de prononcer la validité du délaissement, sans aucun autre errement et sans avoir à se préoccuper de la déclaration des assureurs qu'ils avaient l'intention d'appeler du jugement de rejet de la tierce-opposition. — Ambaud c. Assureurs maritimes. — Bordeaux, 22 février 1893, IX, p. 175.

409. *Innavigabilité relative. Armateur restant son propre assureur pour partie. Refus d'envoi de fonds pour réparer le navire. Offre d'envoi pour leur part par les assureurs.* — Si le navire n'est pas assuré pour la totalité de la valeur agréée, l'armateur restant son propre assureur pour le surplus, les assureurs ne peuvent le contraindre à envoyer des fonds au prorata de sa part dans l'assurance pour réparer le navire, et l'offre qu'ils font d'envoyer des fonds pour leur part ne saurait créer une fin de non-recevoir contre le délaissement. — Grenet c. Assureurs. — Rennes, 7 février 1888, IV, p. 16.

410. *Police française. Article 10. Délaissement. Condition. Innavigabilité. Action en délaissement. Action en condamnation. Fin de non-recevoir.* — S'il résulte de l'article 10 de la police d'assurance française sur corps que le délaissement du navire n'est possible que lorsque, les dépenses de réparations excédant les trois quarts de la valeur agréée, le navire est condamné pour innavigabilité, il n'en résulte nullement que la condamnation doive être poursuivie dans une instance préalable, distincte de celle par laquelle l'assuré poursuit le délaissement. En conséquence, on ne saurait admettre la fin de non-recevoir tirée par l'assureur de ce que la justice a été saisie par une même demande d'une action en délaissement et d'une action en condamnation du navire. — Taconet c. Assureurs. — Hâvre, 27 novembre 1894, X, p. 580. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 760.

411. *Décision judiciaire. Déclaration d'innavigabilité. Chose jugée.* — Les juges appelés à valider le délaissement ne sont pas obligatoirement liés par la décision judiciaire prononçant l'innavigabilité d'un navire. Par suite, ne viole pas l'autorité de la chose jugée l'arrêt qui refuse de prononcer le délaissement, lorsque le premier juge, saisi de la question d'innavigabilité, ne constate pas que le navire ne pouvait point être relevé avec sécurité à destination d'un autre port offrant les ressources nécessaires pour la réparation. — Alibert c. la Foncière, Cie d'assurances générales et autres. — Cassation, 7 avril 1887, III, p. 10.

412. *Décision judiciaire. Déclaration d'innavigabilité en dehors de l'assureur. Chose jugée.* — Le capitaine qui agit devant le juge du lieu où les avaries ont été constatées pour obtenir la condamnation du navire qu'il prétend innavigable, et pour en faire ordonner la vente, ne doit pas être considéré comme agissant au nom et comme mandataire du propriétaire, mais uniquement en son nom personnel et pour mettre sa responsabilité à couvert vis-à-vis de l'armement. Dès lors, l'assureur qui conteste la validité du délaissement à lui fait ultérieurement, n'ayant été partie, ni par lui ni par mandataire, à la décision qui a prononcé la condamnation demandée, ne peut se voir opposer l'exception de chose jugée sur la question d'innavigabilité. — Cie la Foncière c. Prentout-Leblond et Boniface. — Rouen, 23 janvier 1895, X, p. 765.

413. *Navire. Vente. Consul du port de relâche. Ordonnance sur requête.* — L'ordonnance du consul du port de relâche, qui a autorisé la vente d'un navire sur requête du capitaine, ne peut être assimilée à un jugement de condamnation émanant de l'autorité compétente, et, du reste, le juge du délaissement n'est pas lié par la décision de l'autorité qui a déclaré l'innavigabilité et ordonné la vente. — Cie d'assurance le Lloyd français c. Rodriguez. — Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

414. Belgique. — *Capitaine. Impossibilité de se procurer des fonds. Innavigabilité relative.* — La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour admettre, en outre de l'innavigabilité absolue, correspondant à l'irréparabilité du navire, une innavigabilite relative, dans le cas, notamment, où le capitaine se trouve dans l'impossibilité de se procurer les fonds nécessaires pour les réparations, ou quand un navire, quoique réparable, se trouve dans un port où il ne peut être réparé, ou bien quand le capitaine n'a pas les ressources suffisantes pour payer les réparations, qu'il ne trouve pas à faire un emprunt à la grosse et que la valeur de la cargaison est insuffisante. — Sent. arb. d'Anvers, 11 mars 1890, VI, p. 74.

415. Etats-Unis. — *Réparations. Frais de déséchouement. Frais de conduite au port.* — Quand un navire est échoué, l'assuré peut ajouter au montant des frais nécessaires pour

le déséchouement et la conduite au port, les frais à faire pour les réparations, en vue d'atteindre ou de dépasser la demie de la somme assurée. — Young c. Union Insurance Cie. — United States District Court, Illinois, 11 août 1885, I, p. 388.

416. *Réparations. Durée excessive. Clause « Sue and labor »*. Quand l'assureur prend possession du navire délaissé, sous la réserve de la clause de la police « sue and labor », en vue de le sauver ou de le réparer, la réparation et la restitution du navire doivent être faites dans un temps raisonnable. A défaut, l'assureur devient propriétaire définitif, et il est tenu de la perte totale. — Young, c. Union Insurance Cie. — United States District Court. Illinois, 11 août 1885, I, p. 388.

417. GRÈCE. — *Innavigabilité. Cause préexistante*. — L'action en délaissement est recevable, bien que l'innavigabilité ne se soit déclarée qu'après la cessation des risques, s'il est, d'ailleurs, constant que le fait qui en a été la cause s'est produit pendant le temps des risques. — Cie l'Ancre c. Proco. — Athènes, n° 572 de 1886, II, p, 361. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 491.

418. *Innavigabilité. Règle applicable à toute autre cause de fortune de mer*. — L'art. 389, portant « que le délaissement, à titre d'innavigabilité, ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en bon état de continuer sa route pour le lieu de sa destination, » est applicable pour toute autre cause de fortune de mer, notamment pour le cas d'échouement avec bris. — Cie l'Ancre c. P. Proco. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 491.

419. ITALIE. — *Innavigabilité relative. Innavigabilité absolue. Assimilation*. — Suivant les règles générales du droit de délaissement, dans l'appréciation d'un sinistre maritime, compris dans les risques d'assurances, *l'impossibilité relative* de réparer le navire, résultant de la dépense excessive que nécessiterait sa reconstruction, doit être assimilée à *l'impossibilité absolue* et matérielle de le réparer. Il est donc toujours permis aux parties d'amplifier ou de restreindre, par des clauses spéciales, la portée des effets du délaissement ou de l'avarie. Le juge doit se conformer à ces clauses, quand il est requis de les appliquer, en interprétant souverainement les intentions des parties contractantes. — Cassation, Florence 9 février 1885, I, p. 256.

420. *Navire. Voie d'eau Innavigabilité. Certificat du Véritas*. — Sont accidents de mer donnant ouverture au contrat d'assurance, non seulement les sinistres causés par la mer, mais encore tous ceux qui arrivent en mer, pourvu qu'ils dépendent d'un cas fortuit ou d'une cause majeure, et qu'ils ne soient pas exceptés dans le contrat. La voie d'eau ouverte dans le navire est un accident de mer. L'assureur doit répondre de toutes ses conséquences, alors que de la visite qui a suivi régulièrement l'avarie (art. 77 du Code mar. et march.), du certificat conforme du bureau international Véritas, et en outre de la police même d'admission à l'assurance, il résulte la certitude que le navire était en bon état de navigabilité. — Association mutuelle c; Molfino. — Gênes, 13 février 1885, I, p. 58.

421. *Navire échoué. Réparations impossibles sur place. Remorquage dans un port voisin*. — Quand un navire échoué peut être réparé, mais que les réparations ne sont pas possibles sur le lieu du sinistre, et que l'on ne peut y procéder qu'en conduisant le navire dans un port voisin, c'est aux assureurs qu'il incombe, à la suite du délaissement, de faire remorquer ledit navire. Il en est surtout ainsi, quand la police contient une clause ainsi conçue : « L'innavigabilité absolue existe quand la réparation du navire est impossible. Le navire est considéré comme ne pouvant pas être réparé, lorsque les réparations ne sont pas possibles sur le lieu du sinistre et que l'on ne peut y procéder qu'après avoir débarqué tout ou partie de la cargaison, et conduit le navire dans un port voisin. Dans cette dernière hypothèse, le remorquage devra être exécuté aux frais et risques des assureurs ». En l'état de cette clause, les assureurs ont sans doute la faculté de faire conduire le navire dans un port voisin, pour le faire remettre en état et repousser ainsi le délaissement. Mais, s'ils négligent de faire procéder au remorquage, le navire demeure, par leur fait, en mauvais état au lieu du sinistre, où il est impossible de le

réparer ; il doit donc être considéré comme innavigable, et l'innavigabilité n'en est pas moins absolue, en vertu des termes mêmes du contrat. — Andréis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

§ 3

Perte des trois quarts.

422. *Expertise judiciaire. Estimation. Observation de l'ingénieur de Lloyd.*—La valeur de l'estimation des pertes, faite par des experts judiciaires, ne saurait être affaiblie par les observations de l'ingénieur du Lloyd, portant sur ce que la cote primitive du steamer ne lui serait restituée que par certaines réparations non relevées par les experts, alors que l'assureur n'est tenu qu'à remettre le navire en bon état de navigabilité. — P. Taconet c. Assureurs. — Hâvre, 27 novembre 1894, X, p. 580. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 760.

423. *Frais de remorquage et de pilotage. Frais accessoires. Frais de cale sèche. Perte des 3/4. Calcul.* — Doivent être réputés frais accessoires, et comme tels exclus du devis des réparations pour le calcul de la perte des trois quarts, aux termes de l'article 10 de la police française d'assurance sur corps, les frais de remorquage et de pilotage du navire au port de relâche. Doivent, au contraire, être calculés dans le chiffre des réparations, les frais de cale sèche, lorsqu'ils sont rendus nécessaires par l'obligation de faire caréner le navire. — Cie la Foncière c. Prentout-Leblond et Boniface. — Rouen, 23 février 1895, X, p. 765.

424. *Réparation. Main d'œuvre. Gages de l'équipage. Perte des 3/4. Calcul.* — Le calcul des trois quarts de la valeur du navire, qui servent de base au droit de délaissement, doit comprendre la main d'œuvre qu'on a dû payer aux hommes de l'équipage employés comme ouvriers à la réparation et le montant des gages qu'on a dû également leur payer pendant la durée de l'importation des bois et fers nécessaires à la reconstruction et qui n'existaient pas dans le lieu du sinistre. En effet, le montant des gages ne saurait être considéré comme ayant un caractère accessoire à la dépense principale, alors que, contrairement à ce qui se passe ordinairement, le navire a dû attendre les matériaux pendant plusieurs mois. — Prentout-Leblond et Boniface c. Cie d'Assurances « La Foncière ». — Rouen, 18 juin 1894, X, p. 214.

425. *Douanes. Prohibition d'importation. Mise en demeure de réexportation. Perte des 3/4. Calcul.* — Quand l'assuré se trouve en face d'un refus d'importation dans le port de reste, fondé sur l'avarie provenant de fortune de mer, il appartient aux assureurs de pourvoir à la réexportation des marchandises, et, s'ils ne donnent pas d'instructions dans cet ordre d'idées, la valeur des marchandises à la réexportation ne doit pas entrer dans le calcul des 3/4 de perte exigés pour donner ouverture au délaissement. — Rocha frères c. Assureurs. — Marseille, 11 février 1889, IV, p. 690.

426. *Police française. Art. 8. Vente de la marchandise en cours de route. Délaissement. Condition. Marchandise vendue. Valeur des 3/4.* — L'article 8 de la police d'assurance française, portant qu'il y aura lieu à délaissement, lorsque, par suite d'une fortune de mer à la charge des assureurs, la marchandise assurée aura été vendue dans un port autre que celui du départ ou celui de destination, ne doit pas être interprété comme ayant introduit un cas de délaissement nouveau, complètement distinct du cas prévu au § 6 de l'article 369, et qui autoriserait l'assuré à faire le délaissement, quelle que soit l'importance de la marchandise ainsi vendue. Le délaissement ne peut avoir lieu que tout autant que la valeur de cette marchandise atteint au moins les trois quarts de la marchandise assurée — Assouad frères c. Assureurs. — Marseille, 14 juin 1894, X, p. 85.

427. *Preuve. Charge du demandeur. Avaries imprévues. Preuve actuelle et certaine. Nécessité.*— C'est au demandeur en délaissement à établir que les dépenses à faire pour réparer le navire excèdent les trois quarts de la valeur agréée. Par suite, s'il résulte d'une expertise judiciaire que les dépenses nécessitées par les avaries visibles n'atteignent pas cette proportion, et si les experts ont fait seulement des réserves quant à des avaries imprévues et sans importance, qui

pourraient se produire au cours des travaux, les dépenses afférentes à ces avaries ne sauraient entrer en ligne de compte dans le calcul du montant des pertes, du moment que le demandeur n'établit pas ce montant d'une façon actuelle et certaine.—P.Taconet c. Assureurs. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 760.

428. Belgique. — *Navire. Avaries. Port de relâche. Perte des 3/4. Réparations estimées à un chiffre inférieur.* — Si l'on s'attache à l'évaluation du coût des réparations au port de relâche, cet élément ne peut rester isolé, mais doit être rapproché de la valeur qu'aurait eu le navire après les réparations. En effet, l'assuré aurait droit au délaissement, s'il constate que le dommage matériel éprouvé par le navire s'élève aux 3/4, encore bien que le montant des réparations fût estimé à un chiffre inférieur. — Sent. arb. d'Anvers, 11 mars 1890, VI, p. 74.

429. *Perte des 3/4. Capitaine. Baraterie. Fortune de mer.* — La perte ou détérioration matérielle du navire s'élevant aux trois quarts, et donnant lieu au délaissement, ne peut provenir d'un fait de baraterie du capitaine, indépendant de toute fortune de mer. — Sent. arb. d'Anvers, 11 mars 1890, VI, p. 74.

430. Italie. — *Clause n'autorisant le délaissement qu'en cas de perte des 3/4. Interprétation.* — La clause qui ne permet le délaissement que s'il y a perte ou détérioration de la valeur des 3/4 de la valeur assurée n'est applicable que lorsqu'il s'agit d'un cas d'innavigabilité, qui ne peut être considéré comme un sinistre majeur.— Andréis c. Mutua Navale. Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

431. *Clause restreignant le délaissement au seul cas de perte absolue et intrinsèque, dépassant les trois quarts de la valeur assurée.* — En matière d'assurances de marchandises, est absolument licite la clause qui restreint le délaissement au seul cas de perte absolue et intrinsèque de ces marchandises dépassant les trois quarts de la valeur assurée. — Cassation Florence, 9 février 1886, I, p. 256.

432. *Perte des 3/4. Frais de sauvetage. Calcul.* — Les frais de sauvetage, constituant une véritable perte intrinsèque, doivent entrer en ligne de compte dans le calcul de la perte des trois quarts de la valeur du navire, nécessaire pour le délaissement (Co., 632). — Tonietti c. Assureurs. — Cass. Florence, 12 juillet 1886, II, p. 732.

433. *Indemnité de sauvetage. Perte des trois quarts. Calcul.* — Conformément aux principes fondamentaux du contrat d'assurances (qui en font un contrat d'indemnité, exclusif de toute idée de lucre ou de spéculation), lorsqu'un armateur, au moyen d'un règlement d'avaries communes, a recouvré la part de l'indemnité de sauvetage incombant à la cargaison, l'assureur de cet armateur ne doit répondre que de la part de ladite indemnité mise à la charge du navire, et cette part seule doit être comptée pour calculer la perte des trois quarts, donnant ouverture au délaissement. — Risso c. Mutua Riunita Italiana. — Gênes, 22 juin 1886, II, p. 735 ; Cassation, Turin, 14 février 1887, III, p. 371.

434. *Expertise. Frais de mise en état du navire. Nouvelle expertise. Classe au Registre italièn. Frais de conservation.*— L'expertise faite d'un commun accord entre l'assuré et la compagnie d'assurances aux termes de l'art. 34 de la police, à l'effet d'établir l'importance des frais nécessaires pour mettre le navire en état de naviguer, ne fait pas obstacle aux droits de l'assuré de demander l'admission d'autres preuves par experts ou par témoins, pour établir les frais ultérieurs, faits pour conserver au navire la classe qu'il avait au Registre italien, et qui doivent entrer dans le calcul de la perte des trois quarts. — Fiducia Ligure c. Massa. — Gênes, 22 décembre 1892, VIII, p. 607.

435. *Dommage. Evaluation. Mode fixé par la police. Dépréciation générale. Coût des réparations.* — Dans l'application pratique de l'action en délaissement ou de l'action d'avarie, la loi n'a tracé aucune méthode spéciale pour calculer la quotité de la perte ou du préjudice, qui, d'après elle, doivent d'une façon générale dépasser au moins les trois quarts de la valeur de la chose assurée. Une certaine liberté d'appréciation doit donc être laissée à la sagesse et à la direction du juge, quand le contrat d'assurance se fait sur de semblables estimations (Code de commerce

abrogé, 481 ; Code actuel, art. 632). Mais, si la police d'assurance contient un calcul à suivre dans l'évaluation du sinistre, le juge n'a qu'à appliquer la méthode adoptée, en interprétant simplement les clauses de la police. Dans ce cas, on ne peut contester la validité d'une clause qui établit que ce n'est pas la dépréciation générale du navire, mais bien la somme des réparations à faire qui pourra figurer dans le calcul des trois quarts de la valeur estimée au moment de l'assurance pour donner lieu au délaissement, et que les primes des changes maritimes, les diverses dépenses judiciaires, expertises et autres semblables ne seront pas comprises dans les dépenses dont on a parlé ci-dessus. — Turin, 7 février 1885, I, p. 255.

436. *Innavigabilité relative. Perte des trois quarts.* — Pour donner lieu au délaissement, *l'impossibilité relative de réparer le navire* peut suffire, c'est-à-dire que, bien qu'il n'ait pas été détruit au point de perdre sa forme typique, il doit cependant avoir été assez gravement endommagé, pour qu'il ne revienne plus à compte d'en entreprendre la réparation, car la dépense dépasserait les trois quarts de la valeur du navire. (Code de commerce, article 632). Quand l'action d'avarie est limitée par un pacte spécial aux dommages atteignant les trois quarts de la valeur même du navire, si les réparations a faire devaient dépasser la valeur même du navire, le délaissement est de droit, et l'assureur doit le prix total correspondant et convenu. — Gênes, 20 avril 1885, I, p. 254.

§ 4

Privation de la chose assurée.

437. FRANCE. — *Défaut de nouvelles.* — Le délaissement pour défaut de nouvelles ne peut être fait que si, dans le délai fixé par la police, il n'a été reçu aucune nouvelle du navire ou de la marchandise, ni par aucune autre personne. — Cie Foncière c. de Galcinena. — Bordeaux, 10 décembre 1890, VI, p. 661.

438. *Défaut de nouvelles. Perte notoire avant la souscription de la police.* — Il n'y a pas lieu au délaissement, lorsque est devenue notoire, dans le port où l'assurance a été contractée, la perte survenue avant la souscription de l'assurance. — Cie Foncière c. de Galcinena. — Bordeaux, 10 décembre 1890, VI, p. 661.

439. *Clause « franc de coulage ». Acides. Coulage. Jet à la mer.* — La clause d'une police affranchissant les assureurs des risques de coulage ne peut s'appliquer qu'aux dommages constitués par le coulage lui-même. Mais, lorsque des caisses acide, chargées sur le pont, paraissent être, à raison du coulage qui s'y manifeste, une cause de danger pour la sécurité du navire, et que le capitaine les fait jeter à la mer pour cette raison, pendant un mauvais temps, il y a lieu de considérer cette perte comme devant être régie, non par la clause ci-dessus, mais par les règles du droit commun et par les dispositions de l'article 369 du Code de commerce, et de valider le délaissement qui en a été fait. — Dor. c. Assureurs. — Marseille, 3 mars 1893, IX, p. 48.

440. *Marchandises. Vente en cours de route. Délaissement partiel. Clause manuscrite relative. Règlement par série.* — L'art. 8 de la police française d'assurances maritimes sur facultés, en permettant à l'assuré de délaisser, dans l'hypothèse de vente de la marchandise ordonnée en cours de route, pour cause d'avaries matérielles provenant d'une fortune de mer à la charge de l'assureur, a introduit un nouveau cas de délaissement, complètement distinct du cas prévu au § 6 de l'art. 369 du C. com., relatif à la perte ou détérioration des trois quarts des effets assurés.— Ce délaissement est valable, quoique partiel, l'art. 8 de la police dérogeant à la disposition de l'art. 372 C. com., et cette dérogation étant autorisée par l'art. 398 du même Code. En conséquence, lorsque les conditions exigées par le texte précité de la police se trouvent réunies, à savoir: la vente de la marchandise ordonnée en cours de route, la nécessité de cette vente par suite d'avaries et la fortune de mer à la charge de l'assureur, le délaissement est possible, indépendamment du chiffre de la perte en quantité ou en valeur. Ici, ne s'applique pas la clause de la police ainsi libellée : Par dérogation à l'imprimé, les pertes et avaries seront réglées par série de 100 sacs de déduction de la franchise de 10 0[0, cette clause ne se référant

qu'aux divers articles et tableaux imprimés dans la police, relatifs au mode d'établissement des séries et au tarif de la franchise, c'est-à-dire à tout ce qui est spécial à l'action et au règlement d'avaries. — Crédit agricole c. La Mélusine et La Prévoyance. — Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594.

441. *Navire. Vente par le capitaine. Expertises. Innavigabilité.* — Le capitaine qui, après plusieurs expertises constatant l'état d'innavigabilité de son navire, et en présence de l'accroissement des frais qui augmentent, chaque jour, par la lenteur que mettent les assureurs à prendre un parti, fait procéder à la vente dudit navire, ne rend pas par là ses armateurs non recevables dans leur action en validité de délaissement. — Cousteau c. La Providence Maritime. — Bordeaux, 21 décembre 1887 ; 2 juillet 1888, IV, p. 253.

442. ETATS-UNIS. — *Perte totale. Vente pour payer les sauveteurs.* — Quand les assureurs d'un navire naufragé, assuré contre la perte totale actuelle seulement, consentent, en vertu de leur droit de chercher à relever l'épave, à la laisser vendre pour payer les sauveteurs qu'ils ont employés, ils sont forclos à soutenir que le navire n'est pas totalement perdu, dans le sens des termes précités de la police, surtout quand l'assuré n'a pas été partie au contrat intervenu avec les sauveteurs, n'a pas reçu avis de la vente, et a fait sa déclaration de délaissement, même si elle n'a pas été acceptée. — Carr c. Cie d'Assurances Providence Washington et Security. — New-York, 5 juin 1888, IV, p. 335.

SECTION 3
Formes du délaissement.

443. FRANCE. — *Acte de délaissement. Rédaction. Forme. Usage.* — Il est d'usage constant, dans les règlements de sinistre par abandon entre assureurs, que le courtier intermédiaire dresse un acte de délaissement, qui est signé par l'assuré, puis, après examen, par l'assureur. — Cie Foncière c. de Galeinena. — Bordeaux, 10 décembre 1390, VI, p. 661.

444. *Signification.* — Pour être valable, le délaissement doit être signifié aux assureurs, mais cette signification, pour être régulière, a seulement besoin de manifester l'intention des assurés d'abandonner la propriété des objets délaissés, et d'obtenir le paiement de leur valeur, quels que soient les termes qu'on ait employés. — Rocha frères c. Assureurs. — Marseille, 11 février 1889, IV, p. 150.

445. ITALIE. — *Délaissement. Capitaine. Incapacité.* — L'acte de délaissement des marchandises assurées doit être fait par l'assuré seulement et non par le capitaine du navire. — Lloyd Sicilien c. Cudia. — Palerme, 11 octobre 1890, VI, p. 587.

446. *Signification. Huissier. Obligation.* — L'acte de délaissement doit être signifié par huissier. — Lloyd Sicilien c. Cudia. — Palerme, 11 octobre 1890, VI, p. 587.

447. *Signification irrégulière. Énonciation.* — Même quand l'acte de délaissement n'est pas fait légalement, il doit être explicite pour pouvoir produire la cession des droits. — Lloyd Sicilien c. Cudia. — Palerme, 11 octobre 1890, VI, p. 587.

448. *Signification. Huissier. Simples lettres.* — Il n'est pas nécessaire de signifier le délaissement aux assureurs par acte d'huissier. Le délaissement peut être signifié et accepté au moyen de simples lettres, alors surtout qu'il n'existe aucun doute sur leur sincérité. — Savaresse c. Lauro. — Naples, 21 mars 1887, II, p. 742.

449. TUNISIE. — *Signification. Absence de formalités. Intention manifeste.* — La signification du délaissement n'est soumise à aucune forme spéciale, et, pour être régulière, il suffit qu'elle manifeste l'intention des assurés d'abandonner la propriété des objets délaissés, et d'obtenir le paiement de leur valeur, quels que soient, d'ailleurs, les termes employés. — Lambert c. Cubisol. — Tunis, 28 novembre 1889, V, p. 701.

SECTION 4
Etendue du délaissement.

450. FRANCE. — *Délaissement. Portion du fret non encaissé. Assureurs. Action contre l'armateur.* — Au cas de délaissement d'un navire naufragé, les assureurs sur corps ont une action contre l'armateur pour la portion du fret qu'il n'a pas encaissé, et ne peuvent être obligés de s'adresser directement aux chargeurs qui doivent

ce fret. — Assureurs c. Devé et autres. — Hâvre, 21 décembre 1886, II, p. 567.

451. *Délaissement. Fret du dernier voyage. Sens de ce mot.* — En cas de délaissement, le fret à délaisser aux assureurs est celui du dernier voyage, ce qui entraîne la déduction des frais de navigation, seulement pendant ce dernier voyage. Lorsqu'un navire est affrété pour aller, sur lest, prendre son chargement dans un port pour le transporter dans un autre, le dernier voyage ne comprend que cette dernière traversée, et on ne doit pas déduire du fret à abandonner aux assureurs les frais de navigation pendant la traversée que le navire a faite sur lest. — Vincent c. Simon. — Nantes, 24 janvier 1885, II, p. 34.

452. *Assurance du fret. Avances non restituables en cas de sinistre.* — Lorsqu'une police d'assurance, souscrite aux conditions de l'ancien article 386 du Code de commerce, stipule qu'en cas de délaissement, le fret sera réservé aux assureurs sur corps, ces derniers ne sont pas fondés à réclamer le fret payé d'avance non restituable en cas de sinistre, et ont droit seulement au fret des marchandises sauvées. — Sautereau c. Assureurs, Duménil Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

453. Italie. — *Assurance partielle. Délaissement restreint. Validité.* — En cas d'assurance partielle du fret, l'assuré peut déclarer aux assureurs qu'il ne délaisse que jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sous réserve de tous ses droits. Cette restriction ne saurait être considérée comme une violation de l'art. 639 C. com., d'après lequel le délaissement ne peut être fait pour une partie seulement, ni sous conditions. En effet, en pareil cas, l'assuré est resté son propre assureur pour la partie du fret non couverte par l'assurance ; il serait, dès lors, étrange qu'il fût obligé d'abandonner la totalité dudit fret à des assureurs, qui n'en avaient garanti les risques que pour une partie. — Savaresse c. Lauro. — Naples, 21 mars 1887, II, p. 742.

454. *Assurance mutuelle. Assurance du fret interdite. Déclaration du fret. Inutilité.* — Si, dans une association d'assurance mutuelle, l'assurance du fret est interdite par les dispositions statutaires, l'associé n'est pas tenu, en cas de délaissement du navire, de comprendre le fret dans la déclaration relative à ce délaissement. — Brigneti c. Société mutuelle Camogliese. — Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

Section 5

Effets du délaissement.

455. France. — *Signification. Equipage. Non débarquement. Frais de gardiennage.* — Le délaissement fait aux assureurs maritimes, et accepté par ceux-ci, a pour effet de les rendre propriétaires du navire ; en conséquence, tous les frais faits pour le navire depuis le moment où le délaissement a été signifié, en particulier les frais de gardiennage, ne sauraient être supportés par l'armement ; et si le capitaine, agissant comme mandataire des assureurs, a jugé avantageux, pour éviter ces frais de gardiennage, de ne pas débarquer son équipage, les assureurs doivent l'indemniser des frais de gardiennage qu'ils auraient dû payer, sans qu'ils puissent lui opposer qu'aux termes de leur police, ils ne doivent pas supporter les salaires de l'équipage. — Simon c. Brunellière. — Nantes, 2 avril 1892, VIII, p. 548.

456. *Effet rétroactif. Sauvetage pour le compte et aux risques des assureurs.* — Le délaissement, jugé valable, a un effet rétroactif au moment du sinistre, de telle sorte que le sauvetage, qui s'opère même pour l'assuré ou ses correspondants, en vertu d'un mandat régulier et légal, est fait pour le compte et aux risques des assureurs. — Foucault et Cie c. Landais, le Comptoir Maritime et autres. — Seine, 8 juin 1888, IV, p. 150.

457. *Navire disparu. Copropriétaire. Assureurs copropriétaires. Avis de la majorité.* — L'art. 220 du Code de Commerce est applicable encore que le navire ait disparu ; spécialement, l'armateur propriétaire du quart du navire délaissé doit se soumettre à l'avis de la majorité des assureurs, devenus, par le délaissement, copropriétaires dudit navire, et doit accepter les transactions qu'ils ont approuvées. — Assureurs c. Depeaux fils. — Seine, 19 mai 1888, IV, p. 144.

458. *Obligation de procéder au sauvetage des objets assurés. Inexécution. Validité du délaissement. Dommages-intérêts.* — Le délaissement des objets assurés doit être validé, bien que l'assuré ait manqué à l'obligation qu'il avait contractée dans la police et qui lui est imposée par la loi (art. 381 du Code de commerce), de faire ses efforts pour sauver les objets assurés. Mais, l'inexécution de cette obligation donne lieu à des dommages-intérêts de la part de l'assuré envers l'assureur. — Lahaye c. Cie d'Assurances Orient. — Nantes, 13 août 1887, IV, p. 46.

459. *Marchandises non assurées. Sauvetage opéré sur l'ordre du transporteur. Transporteur tenu.* — Lorsque le sauvetage de marchandises non assurées a été opéré par les assureurs, sur l'ordre du transporteur, aucun lien de droit n'existe, par le fait du sauvetage, entre les assureurs et les divers réclamateurs. Les assureurs sont les mandataires du transporteur, qui est mal fondé à prétendre que les assureurs doivent demander directement aux réclamateurs les frais de sauvetage. — Pifiou et joints c. Cie d'Assurances générales maritimes. — Rouen, 6 mars 1888, IV, p. 420.

460. ITALIE. — *Transfert de propriété à l'assureur. Créanciers privilégiés.* — Après la validation du délaissement, le navire délaissé devient *ipso jure* la propriété de l'assureur. Il demeure le gage des créanciers privilégiés, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de sa valeur ; au delà de cette somme, l'assureur n'est tenu ni personnellement ni réellement. — Gênes, 30 décembre 1885, I, p. 677.

461. *Délaissement notifié et accepté. Effet. Sauvetage ultérieur. Possibilité. Indemnité due.* — Lorsque le délaissement a été notifié et accepté, les objets assurés appartiennent aux assureurs, et ceux-ci doivent payer à l'assuré l'indemnité convenue, sans qu'il y ait à se préoccuper du sauvetage, qui pourrait être ensuite effectué (art. 640). Il en est ainsi, même dans le cas où la police stipule que la responsabilité des assureurs est limitée au cas *de perte totale*. — Savaresse c. Lauro. — Naples, 21 mars 1887, II, p. 742.

462. *Frais de sauvetage. Remboursement.* — En faisant des tentatives pour arriver au sauvetage, l'assuré n'agit pas pour son propre compte, mais comme mandataire tacite et légal de l'assureur. Il a donc droit, même en cas de délaissement, au remboursement des dépenses faites par lui dans ce but. — Tonietti c. Assureurs. — Cass. Florence, 12 juillet 1886, II, p. 732.

463. *Salaires de l'équipage. Dette exclusive de l'assureur.* — Dans le cas de délaissement du navire, les salaires de l'équipage doivent être légalement considérés comme une dette exclusive de l'assureur. — Cie « Italia » de Buenos-Ayres c. Guérello et autres. — Gênes, 22 mai 1893, IX, p. 625.

SECTION 6
Documents justificatifs.

464. FRANCE. — *Chargement. Perte. Preuve. Connaissement.* — En matière d'assurances maritimes, au cas de délaissement des objets assurés, la signification à l'assureur des objets assurés, la signification à l'assureur des actes justificatifs du chargement et de la perte, ne fait pas obstacle à l'admission de la preuve contraire réservée par l'art. 384 du Code de commerce. Cette preuve peut être faite contre les justifications tirées du connaissement, dont la force probante se réduit à la valeur d'une simple présomption légale. Mais, l'admission de cette preuve ne suspend pas la condamnation de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution (art. 374 Code de com.). — Cancurte c. Cie d'Assurances générales maritimes le Lloyd français et autres. — Paris, 21 novembre 1885, I, p. 482.

465. *Justification. Dépêche ministérielle.* — Une dépêche ministérielle annonçant un naufrage doit être considérée comme pièce justificative du délaissement. — Sautereau c. Assureurs, Duménil-Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

CHAPITRE XII
Prescriptions et fins de non-recevoir.

466. FRANCE. — *Délaissement. Délai. Loi du contrat. Loi espagnole analogue à la loi française.* — Les art. 904 et 908 du Code de commerce es-

pagnol contiennent une disposition identique à celles des art. 373 et 375 combinés du Code de commerce français. En conséquence, lorsque la loi espagnole a été acceptée par les parties comme loi d'une police d'assurance, l'assuré a un premier délai de deux ans pour faire le délaissement, et un second délai semblable pour agir. Il est donc inexact de prétendre que le délai général de la prescription de cinq ans, édicté par l'art. 997 du Code espagnol (article 431 du Code français), soit applicable à l'action en délaissement. — Cassation, 6 juin 1882, I, p. 12.

467. *Délaissement. Délai. Point de départ.* — Le délai pour faire le délaissement court à partir du jour où la perte est devenue certaine pour l'assuré. Spécialement, quand une marchandise, dans l'espèce des vins, est arrivée avariée par fortune de mer, et que l'autorité compétente refuse de la laisser introduire dans un pays, comme impropre à la consommation, la certitude de la perte n'existe que du jour où cette autorité a manifesté son refus d'une façon définitive et irrévocable. — Rocha frères c. Assureurs. — Marseille, 11 février 1889, IV, p. 690.

468. *Délaissement. Délai. Point de départ. Dépêche ministérielle.* — Une dépêche ministérielle annonçant un naufrage doit être considérée comme pièce justificative du délaissement. — Lautereau c. Assureurs Duménil-Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

469. *Délaissement. Déchéance. Vente du navire par l'assuré.* — L'assuré qui, après le sinistre, fait procéder à la vente du navire sans le consentement des assureurs, se trouve déchu de la faculté de délaisser. — Cousteau c. Providence maritime. — Bordeaux, 19 février 1827, III, p. 436.

470. *Délaissement. Action. Vente du navire. Mise à la mer. Exception inopposable.* — On ne peut opposer à l'assuré, pour repousser son action en délaissement, cette circonstance que l'acheteur du navire l'aurait remis à la mer à ses risques et périls et après des travaux dont la suffisance n'est même pas justifiée par les événements. — Ambaud c. Assureurs maritimes. — Bordeaux, 22 février 1893, IX, p. 175.

471. *Délaissement irrévocable après l'abandon du navire et du fret.* — L'abandon du navire et du fret fait aux créanciers constitue un acte de propriétaire ; il rend donc irrecevable le délaissement aux assureurs. — Cap. Chantreau c. Providence maritime. — Marseille, 27 juillet 1888, IV, p. 438.

472. *Délaissement par le capitaine. Droit pour l'armateur d'exercer une nouvelle action. Absence de chose jugée.* — Lorsqu'un capitaine signifie de sa propre autorité le délaissement du navire aux assureurs et les assigne en validité, le jugement, qui intervient sur cette action et qui refuse de valider le délaissement, ne peut être invoqué contre l'armateur. Ce dernier conserve le droit de poursuivre de nouveau les mêmes assureurs en validité du délaissement de son navire, sans qu'on puisse lui opposer l'autorité de la chose jugée. Pour que cette fin de non-recevoir existe, il faut qu'il y ait identité de personnes ; or, cette condition manque dans l'espèce, l'armateur n'ayant figuré dans la première instance ni par lui-même, ni par un mandataire, puisque le capitaine n'a pas eu qualité pour l'y représenter ou l'y engager. — Cousteau c. Providence maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 346.

473. *Acceptation. Délaissement. Documents tronqués. Révocabilité.* — Les assureurs qui ont accepté le délaissement sont fondés à revenir sur cette acceptation, si elle a eu lieu sur la communication d'un document tronqué dans une partie essentielle, et dont la suppression a suffi pour dénaturer les circonstances réelles de l'événement. — Micrulachi c. Assureurs. — Marseille, 8 juillet 1892, VIII, p. 112.

474. *Remorquage imposé par les assureurs. Absence de prise de possession.* — L'obligation imposée au capitaine de se faire remorquer, tous droits réservés, ne constitue pas une prise de possession du navire par l'assureur. — Adrien Gille et Cie c. la Société Franco-Hongroise. — Seine, 31 mai 1888, IV, p. 147.

475. *Pourparlers. Interruption de la prescription. Condition.* — L'assuré qui, en cas de perte d'un navire, n'a pas notifié à l'assureur le délais-

sement dans le délai légal, et n'a pas, dans le même délai intenté, l'action en validité, doit être déclaré forclos. —Pour repousser cette déchéance, l'assuré ne peut invoquer des pourparlers intervenus avec l'assureur, que s'il résulte de ces pourparlers ou que l'assureur a reconnu sa dette ou qu'il a renoncé à se prévaloir de la prescription accomplie en sa faveur. La notification faite à un comité des assureurs ne peut, du reste, avoir d'effet que pour les compagnies faisant partie de ce comité. — Claparède c. syndic de l'Armement. — Seine, 9 mars 1887, II, p. 694.

476. *Action. Prescription acquise. Renonciation tacite.* — L'assureur peut renoncer d'une manière expresse ou tacite à la prescription acquise de l'action en délaissement. La renonciation tacite peut s'induire de tout fait qui suppose, de la part de l'assureur, sa volonté de renoncer à la prescription, notamment de pourparlers échangés en vue d'un règlement amiable et transactionnel. — Crédit agricole c. La Mélusine et la Prévoyance. — Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594.

477. Brésil. — *Acceptation du délaissement. Absence de risques de mer. Révocation.* — En supposant même accepté le délaissement, on doit le révoquer et déclarer nulle l'action de l'assuré, s'il est prouvé que les marchandises n'ont pas souffert un dommage provenant d'un risque de mer ou d'un risque prévu par la police. — Pimenta et Cie c. Cie l'Alliance de Bahia.—Bahia, 1er juin 1888, VI, p. 205.

478. *Transport et examen de marchandises au lieu du contrat. Délaissement. Acceptation. Absence de présomption.* — L'ordre donné par l'assureur à l'assuré de faire transporter les marchandises avariées au lieu du contrat, pour les faire examiner et faire évaluer le dommage, n'emporte pas nécessairement le délaissement des marchandises assurées, alors surtout que l'assureur n'avait pas d'agent sur le lieu du sinistre et qu'il n'a pas accepté le connaissement du fret de dévolution des marchandises, lorsqu'il lui a été envoyé par l'assuré, aussitôt après l'arrivée des marchandises au lieu du contrat. — Pimenta et Cie c. Cie l'Alliance de Bahia. — Ibid.

479. Etats-Unis. — *Délaissement. Notification. Retard. Absence de préjudice. Absence d'effet.* — Quand le délai mis par l'assuré à notifier le délaissement n'a causé aucun préjudice à l'assureur, ce délai n'est point de nature à modifier les droits de l'assuré. — Young c. Union Insurance Co — United states District Cour Illinois, 11 août 1885, I, p. 388.

480. Grèce. — *Délaissement. Action en validité. Prescription. Interruption.* — L'action en validité du délaissement intentée en temps utile devant le tribunal doit être considérée comme un des actes interruptifs de prescription visés par l'art. 434 du Code de commerce. — Aréop. Athènes, n° 208 de 1886, II, p. 459.

481. *Action en délaissement. Action en paiement de la somme assurée. Prescription différente.* — L'action en paiement de la somme assurée est distincte de l'action en délaissement, bien que toutes les deux dérivent du fait du naufrage. Par suite, lorsque le délaissement a été fait dans les délais utiles, l'action en paiement de la somme assurée ne se prescrit que par trente ans, à compter de l'échéance de l'engagement. — Aréopage d'Athènes, n° 31 de 1884, I, p. 404.

CHAPITRE XII

Procédure et compétence.

482. France. — *Agent des assureurs. Action en justice. Défaut de qualité. Citation à l'assuré. Nullité. Conclusions à la barre. Intervention. Irrecevabilité.* — Est irrégulière et nulle, comme contraire à la maxime que *nul en France ne plaide par procureur*, la citation donnée à l'assuré au nom de celui qui a signé la police en qualité d'agent des compagnies assureurs. Alors même que, par conclusions à la barre, le demandeur déclarerait agir en sa dite qualité d'agent des assureurs désignés, cette déclaration ne saurait valider la procédure dès l'origine. Et, dût-on considérer ces conclusions comme une intervention des assureurs eux-mêmes, cette intervention, formée par simples conclusions, devrait être considérée comme irrégulière et ne pourrait, non plus, valider la procédure. — Courtès c.

cap. Olivier.—Aix, 4 novembre 1890, VII, p. 283.

483. *Assuré. Subrogation de l'assureur. Action personnelle contre l'auteur du dommage.* — L'assuré, bien qu'indemnisé par l'assureur, a une action personnelle contre l'auteur du dommage par lui subi tant qu'il n'a pas subrogé l'assureur dans ses droits et que ce dernier n'a pas signifié la subrogation ainsi consentie à son profit.— Pactor et Ducout c. Cie Transatlantique. — Seine, 12 août 1891, VII, p. 129.

484. *Action contre le capitaine et l'assureur. Action unique. Même tribunal compétent.* — Le réceptionnaire d'une marchandise avariée a le droit de citer devant le même tribunal le capitaine et l'assureur, tous deux éventuellement responsables de l'avarie. L'assureur, domicilié sur une autre place que le port d'arrivée, ne peut exciper de ce qu'il est tenu de l'avarie par d'autres causes que le capitaine pour demander son renvoi devant ses juges naturels. — Molinari et Cie, Vaïsse et Cie c. cap. Scott et Union Marine Insurance Cy. — Marseille, 25 juillet 1888, IV, p. 436.

485. *Clause compromissoire. Validité. Action contre le transporteur et les assureurs. Pluralité de défendeurs. Compétence.* — Est licite la clause d'une police d'assurance portant que toutes contestations relatives à l'exécution de l'assurance doivent être vidées par un tribunal arbitral composé de trois arbitres à désigner par les intéressés.— Huysman c. Assureurs.— Marseille, 19 octobre 1891, VII, p. 312 ; Aix, 23 mai 1892, VII, p. 664. — Cette clause n'est plus applicable lorsque l'instance que poursuit l'assuré comprend des tiers co-intéressés aux débats et co-défendeurs, le demandeur conservant, en ce cas, aux termes de l'art. 59 du Code de procédure civile, le droit de citer tous les défendeurs devant le juge du domicile de l'un d'eux. — Marseille, 19 octobre 1891, VII, p. 310.

Contrà : En l'état d'une pareille clause, l'assuré ne peut pas invoquer l'article 59 du Code de procédure pour citer ses assureurs devant un tribunal de commerce, sous prétexte qu'il assigne en même temps et solidairement la compagnie de transport, les deux actions ayant une source absolument différente, et les défendeurs ne relevant pas de la même juridiction. — Assureurs c. Huysmans. — Aix, 23 mai 1892, VII, p. 664.

486. *Comité des assureurs. Signification.* — La notification faite à un comité d'assureurs ne peut avoir d'effet que pour les compagnies faisant partie de ce comité. — Claparède et Cie c. syndic Cie Armement.—Seine, 9 mars 1887, II, p. 694.

487. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Clause compromissoire. Nullité. Bénéfice de l'art. 14 du Code civil.* — Lorsque le destinataire est français, il peut actionner devant le tribunal de son domicile des compagnies d'assurances étrangères, malgré la clause insérée dans la police et portant que : « toutes contestations qui pourront naître de l'application de cette police seront soumises à un tribunal étranger ». Cette clause ne saurait impliquer, de la part dudit destinataire, une renonciation au bénéfice de l'art. 14 du C. civil. Elle constitue, dans tous les cas, une clause compromissoire et doit être annulée comme portant sur un litige incertain et indéterminé. — Tardieu c. Assureurs. — Aix, 17 février 1886, I, p. 602.

488. — *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Clause compromissoire. Nullité. Absence de renonciation à l'article 14 Code civil. Police souscrite par les représentants de l'assuré. Inutilité du transfert.* — La clause d'une police, qui défère à un tribunal étranger toutes les contestations pouvant surgir ultérieurement à l'occasion de l'assurance, constitue une clause compromissoire. En conséquence, elle doit être annulée comme portant sur des litiges inconnus, indéterminés au moment de l'assurance, et elle ne saurait priver un Français du bénéfice de l'art. 14 C. civ. Lorsqu'une police est souscrite par les représentants de l'assuré, celui-ci n'est pas obligé, pour agir contre la compagnie d'assurances, de faire préalablement opérer le transfert en son nom de ladite police. — Waller frères et Cie c. la Cie l'Italia. — Marseille, 16 décembre 1885, I, p. 517.

489. *Police. Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Dé-*

faut de renonciation à l'art. 14. Clause compromissoire. Nullité. — La renonciation au bénéfice de l'art. 14 du Code civil ne se présume pas, et il ne résulte pas de l'acceptation par un assuré français d'une police d'une compagnie étrangère déférant les contestations à un tribunal étranger. Cette clause serait nulle comme compromissoire. — Waller frères et Cie c. la Cie l'Italia. — Aix, 14 mars 1886, II, p. 22.

490. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Renonciation à l'art. 14 du C. civil. Validité.* — Constitue une renonciation à l'art. 14 du Code civil, l'acceptation d'une police d'assurance avec la clause portant que, quel que soit le domicile de l'assuré, en cas de difficultés, le tribunal compétent sera celui du lieu où a été souscrite la police. Cette clause licite et obligatoire ne présente aucun des caractères de la clause compromissoire. — Cie Italia c. Waller frères. — Cassation, 18 mars 1889, IV, p. 626. — Mante et Borelli c. Assureurs de Trieste et Venise. — Marseille, 19 juillet 1888, IV, p. 172.

491. *Clause portant que les droits des parties seront réglés sur la base du code de comm. allemand, suivant avis d'experts dans les principales villes d'Allemagne. Art. 14 du C. civil. Renonciation tacite. Validité.* — L'art. 14 du Code civil n'est pas d'ordre public, et les parties peuvent y renoncer. Cette renonciation peut être tacite : elle résulte suffisamment de la clause d'une police d'assurance qui, sans contenir attribution formelle de juridiction, porte que les droits des parties seront déterminés, conformément aux conditions d'assurances maritimes générales de 1867, établies sur la base du Code de commerce allemand, suivant les avis d'experts, dans les principales villes d'Allemagne. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinischs Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

492. *Litispendance. Deux tribunaux français également saisis.* — L'exception de litispendance ne peut être opposée que si les deux tribunaux saisis sont également français. — Tardieu c. Assureurs. — Aix, 17 février 1886, I, p. 602.

493. *Société étrangère. Succursale en France. Citation devant le tribunal de cette succursale. Validité.* — Une compagnie d'assurances étrangère qui a une succursale en France est valablement assignée au siège de cette succursale. — Cie d'assurances générales maritimes et autres c. Cie Hambourgeoise et cap. Froboss. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33.

494. *Abordage. Navire. Saisie à l'étranger. Dommages. Fin de non-recevoir tirée de la législation du pays. Règle « locus regit actum ». Décision étrangère. Exéquatur. Eléments d'appréciation.* — La règle « locus regit actum » ne doit s'entendre que des formes de procédure applicables dans la législation du pays où les actes se poursuivent, et non du principe même de l'action. Par suite, est recevable devant les tribunaux français la demande en dommages-intérêts basée sur une saisie indûment faite d'un navire à l'étranger, alors même que la législation du pays où cette saisie a été opérée n'admettrait pas d'allocation de dommages-intérêts en pareille matière. Bien qu'une décision d'un tribunal étranger n'ait pas été rendue exécutoire en France, et que l'*exéquatur* n'en soit pas réclamé, les tribunaux français peuvent puiser dans cette décision des éléments d'appréciation pour se prononcer sur une demande qui leur est soumise, intimement liée aux faits jugés par le tribunal étranger. — Wallemberg c. la Cie d'Assurances « la Foncière ». — Seine, 5 décembre 1883, Paris, 7 décembre 1885, I, p. 483.

495. *Abordage. Saisie. Chômage et vente du navire abordeur. Dommages-intérêts. Jugement étranger. Demande en main-levée de la saisie. Chose jugée.* — Il n'y a pas violation de la chose jugée dans l'arrêt condamnant des assureurs maritimes français à des dommages-intérêts envers un armateur étranger, à raison du préjudice à lui causé par la saisie, le chômage et la vente de son navire effectués en Amérique, à la suite d'un abordage entre ce navire et le navire assuré, alors même que le juge américain, statuant sur une demande en main-levée de ladite saisie et, subsidiairement, en dation de caution, à raison des dommages-intérêts qui pourraient être dus, a antérieurement débouté

l'armateur de cette dernière demande. — Cies la Bâloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

496. *Abordage. Navire abordeur saisi par les assureurs de l'abordé. Procédure abusive. Quasi-délit. Etranger. Loi américaine. Dommages-intérêts.* — Bien que le dommage causé à l'armateur, par cette saisie, et la procédure qui en a été la suite, constitue un quasi-délit dont les conséquences civiles doivent être appréciées par le statut réel (dans l'espèce, statut américain), alors surtout qu'il s'agissait d'une procédure abusive, le juge français a pu déclarer qu'il avait été satisfait, dans l'espèce, à ce principe, l'arrêt ayant déclaré que les assureurs ne produisaient aucun texte de loi américaine justifiant l'immunité de tous dommages-intérêts par eux alléguée, et une pareille appréciation de la législation étrangère étant souveraine. — Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Ibid.

497. BELGIQUE. — *Clause compromissoire. France. Nullité. Loi du lieu de contrat. Inapplication.* — La jurisprudence française frappe de nullité toute clause compromissoire, comme contraire à des dispositions de procédure qui sont d'ordre public. Il n'y a donc pas à tenir compte de cette clause, même si la convention a été faite en Belgique, quand c'est en France que la clause compromissoire doit recevoir son exécution. — Kronheimer c. God. Furst. — Anvers, 16 mars 1887, III, p. 83.

498. ITALIE. — *Assurance sur connaissement. Agent du transporteur. Représentant en justice.* — Lorsque des réclamations sont formulées par le destinataire d'une marchandise assurée, en vertu d'une clause imprimée sur le connaissement et renvoyant à la police flottante de la Cie de transports, l'agent de cette compagnie dans la ville où se trouve le destinataire, a, sans doute, qualité pour la représenter en justice, au point de vue des obligations résultant du contrat de transport, mais il ne peut, au contraire, représenter ladite compagnie au point de vue des obligations dérivant du contrat d'assurance. — Carter et Meyer c. Messageries maritimes et Cie Fraissinet. —Cass., Florence, 14 juillet 1887, III, p. 763.

499. *Expertise. Estimation des dommages. Absence de prestation de serment. Nullité.* — Est nulle l'estimation des dommages arrivés au navire, si elle n'a pas été précédée de la prestation de serment. — Brignetti c. Société mutuelle Camogliese. — Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

500. PAYS-BAS. — *Clause d'indemnité payable trois mois après la preuve de la perte. Assuré. Réclamation. Délai.* — La clause insérée dans la police, et d'après laquelle l'indemnité sera payée dans les trois mois après la preuve suffisante de l'avarie ou de la perte, doit être interprétée en ce sens que l'assuré doit porter sa réclamation à la connaissance de la compagnie trois mois au moins avant l'assignation. — André Laurans et Cie c. la Baloise. — Amsterdam, 13 mars 1891, VII, p. 663.

501. SUÈDE. — *Avances au capitaine. Port étranger. Indemnité payée. Armateur-gérant. Responsabilité envers le créancier.* — Lorsque des avances ont été faites au capitaine, dans un port étranger, pour l'armement du navire, et que, le navire s'étant perdu, l'armement a touché le montant de l'assurance du navire, l'armateur-gérant est, en sa qualité, tenu de payer le créancier du navire et peut être valablement actionné par lui, sans qu'il soit nécessaire de mettre en cause les autres propriétaires du navire. — Bergmann c. Andersson. — Cour suprême de Suède, 28 mai 1891, VII, p. 187.

CHAPITRE XIII

Timbre et enregistrement.

502. FRANCE. — *Abonnement au timbre. Absence de bénéfices pendant deux ans. Remises sur primes aux actionnaires.* — Une remise faite, aux termes des statuts, aux actionnaires assurés sur les primes par eux dues ne constituant ni un produit de la société ni un bénéfice réalisé par elle, il y a lieu d'appliquer l'art. 24 de la loi du 5 juin 1850, qui dispense les sociétés de l'abonnement au timbre, s'il n'y a pas eu de distribution de dividende depuis deux ans. — Union Bordelaise c. l'Enregistrement. — Cassation, 13 mai 1889, V, p. 10.

503. *Remises sur primes. Taxe*

de 3 0/0. Loi du 27 juin 1872. Inapplication. — De même, il n'y a pas lieu d'appliquer la loi du 27 juin 1872 à cette remise, la taxe de 3 0/0 ne devant frapper que les produits et bénéfices des sociétés. — L'Union Bordelaise c. l'Enregistrement. — Ibid.

504. *Enregistrement. Contrat à l'étranger. Loi du 23 août 1871.* — Les termes des art. 6 et 7 de la loi du 23 août 1871 sont généraux et absolus et s'appliquent à tous les contrats d'assurance maritime, passés par des assureurs français, soit que ces contrats soient passés en France par eux-mêmes ou par leurs agents, soit qu'ils soient souscrits à l'étranger pour leur compte par les intermédiaires qu'ils emploient hors de France. En conséquence, les assureurs français, sans distinction entre les assurances terrestres et les assurances maritimes, sont astreints à soumettre aux préposés de l'Enregistrement les répertoires contenant les mentions prescrites par la loi, qu'eux-mêmes, aussi bien que leurs intermédiaires dont ils se servent en France ou à l'étranger, sont obligés de tenir. — Enregistrement c. la Foncière. — Cassation, 23 mars 1892, VII, p. 513.

505. *Société anonyme. Droit de timbre. Abonnement. Durée. Loi du 5 janvier 1850. Transformation. Société anonyme. Titre. Maintien. Base. Capital primitif. Impôt par titre. Action annulée.*—L'abonnement pour le paiement du droit de timbre, dont les actions de sociétés sont passibles, doit avoir la même durée que la la société qui le contracte (art. 22 de la loi du 5 juin 1850.)— Lorsqu'une société d'assurances (dans l'espèce, d'assurances maritimes), constituée sous la forme de société anonyme, antérieurement à la loi du 24 juillet 1867, a, lors de sa constitution, contracté avec l'Etat un abonnement pour le paiement du droit de timbre de ses actions, et qu'elle se transforme ensuite, conformément à l'article 46 de la loi de 1867, en société anonyme libre, cet abonnement ne prend pas fin, si, d'ailleurs, la seule modification apportée à ses statuts primitifs consiste dans la diminution du capital social, que les nouveaux statuts portent que la durée de la société s'étendra jusqu'à la date qu'ils fixent, et qu'il est ainsi manifeste qu'il n'y a pas eu formation d'une société nouvelle. — L'impôt du timbre sur les actions est dû sur chaque titre émis, lorsqu'il est payé au moment de la formation de la société et la somme payée est irrévocablement acquise au Trésor ; il en est de même lorsque la société se libère au moyen d'un abonnement ; en conséquence, lorsqu'un certain nombre d'actions sont annulées par suite de la diminution du capital, le montant de l'abonnement doit rester le même, alors surtout que la société, lorsqu'elle a contracté cet abonnement, ne s'est pas réservée le droit d'y renoncer et d'en contracter un nouveau, au cas de prorogation. — La Sphère c. Enregistrement. — Seine, 22 janvier 1892, VII, p. 536.

506. *Société anonyme. Loi du 24 juillet 1867. Transformation. Société anonyme libre. Abonnement au timbre. Maintien. Base. Capital primitif.* — Lorsqu'une société d'assurances maritimes, constituée sous la forme de société anonyme autorisée antérieurement à la loi du 24 juillet 1867, se proroge et se tranforme en société anonyme libre, dans les termes de cette loi, son objet restant le même et son capital étant réduit, conformément aux statuts, mais avec faculté de le reporter au chiffre primitif, ces modifications n'ont pas pour résultat de substituer une nouvelle société à l'ancienne. Par suite, l'abonnement au timbre, contracté par la société avec l'Etat, lors de sa constitution, doit continuer à être servi jusqu'à la dissolution de la société, et la taxe est due sur l'intégralité du capital primitif. — La Sphère c. Enregistrement. — Cassation, 24 janvier 1893, IX, p. 434.

507. *Société. Transformation avec réduction du capital. Augmentation ultérieure. Titres nouveaux. Droit de timbre particulier.* — En cas d'augmentation ultérieure du capital social, les titres créés lors de cette nouvelle émission sont, en outre, sujets à un droit de timbre particulier. — La Sphère c. Enregistrement. — Ibid.

508. *Société étrangère. Opérations de réassurance en France. Impôt sur le revenu. Application* — La loi du 29 juin 1872, par son article 4,

assujettit à la taxe de 3 0/0 le revenu des sociétés étrangères qui possèdent en France des biens meubles et immeubles, alors même que les titres de ces sociétés ne sont pas cotés en France et n'y circulent pas ; l'assiette des droits peut alors porter sur une quotité déterminée du capital social. Les créances qu'une société étrangère acquiert en France peuvent-elles être considérées comme rentrant dans la désignation des biens mobiliers ou immobiliers situés en France et soumis à la taxe par l'article 3 du décret du 6 décembre 1872? (Question non résolue.) — Enregistrement c. Cie d'assurances de Trieste et Venise. — Cassation, 4 mai 1887, III, p. 259.

CHAPITRE XIV

Réassurances.

509. FRANCE. — *Caractère. Absence d'association.* — L'assureur ne saurait opposer que le contrat passé avec son réassureur constitue une sorte d'association dans laquelle les opérations respectives d'assurances et de réassurances ont été mêlées et ne pouvaient être connues, quant à leurs résultats, que par un règlement final, alors qu'il est certain qu'il n'y a eu, en réalité, entre les parties, que des rapports d'assuré à assureur. — Lloyd Français c. Réassureurs. — Marseille, 17 novembre 1887, III, p. 453. — Aix, 14 janvier 1889, IV, p. 536.

510. *Caractère. Règles applicables. Action. Prescription quinquennale.* — Les règles relatives aux polices d'assurances sont applicables aux polices de réassurances, quand on se trouve en présence de contrats ayant tous les caractères légaux de ces sortes d'opération. En conséquence, lorsque, d'un commun accord, les polices de réassurances passées entre les parties ont pris fin à une époque déterminée, toute action intentée par le réassuré contre le réassureur, plus de cinq ans après l'époque dont il s'agit, doit être déclarée prescrite. — Lloyd français c. Réassureurs. — Ibid.

511. *Prescription. Dispense pour l'assureur de délais et formalités. Interprétation.* — Pour se soustraire à cette déchéance, l'assureur ne peut se prévaloir de la dispense de délais et formalités judiciaires accordée par sa police ; cette dispense ne se réfère qu'aux délais et formalités nécessaires à l'exécution des polices en cours ; elle ne saurait s'appliquer à la prescription elle-même, qui ne peut être acquise qu'après que la police s'est trouvée interrompue dans son exécution pendant un temps déterminé. — Lloyd Français c. Réassureurs. — Ibid.

512. *Assurance sur assurance. Période déterminée. Risques déterminés. Contribution de tant pour cent. Stipulation de tant pour cent sur les primes. Réassurance. Prescription quinquennale.* — Le contrat par lequel un assureur stipule, pour une période déterminée, d'un autre assureur, une contribution de tant pour cent à des risques déterminés (en l'espèce des risques d'incendie), moyennant un tant pour cent sur le montant des primes, constitue une véritable réassurance, et ne saurait, par suite de l'inégalité que ce contrat comporte dans les bénéfices et dans les pertes, être considéré comme une participation. Les actions nées de ce contrat entre les parties sont donc couvertes par la prescription quinquennale de l'article 432 du Code de commerce, notamment l'action du réassureur en paiement du tant pour cent sur les primes. — Cie Berlin-Cologne c. Lloyd Français. — Paris, 13 décembre 1890, VIII, p. 516.

513. *Co-réassureur. Participation. Réduction. Réassureur. Contribution sans protester. Différence. Remboursement. Non-lieu.* — Dans un pareil contrat, s'il existe un co-réassureur, auquel l'assureur a consenti une réduction sur sa participation aux risques, le réassureur n'est pas fondé à réclamer à l'assureur le remboursement de la différence, dont cette réduction a aggravé sa quote-part de contribution, s'il l'a payée sans protestation. — Cie Berlin-Cologne c. Lloyd Français. — Ibid.

514. *Cession d'une part des risques. Réassurance. Distinction.* — La convention, par laquelle une compagnie d'assurances cède à une autre compagnie, moyennant une commission déterminée sur le montant des primes,

une part dans les bénéfices et dans les pertes provenant des réassurances qu'elle a contractées, ne constitue pas une véritable réassurance, mais bien un acte particulier, qui doit être régi par les règles ordinaires en matière de cession. — Cies la Clémentine et le Monde c. Cie la Confiance. — Cassation, 27 octobre 1886, II, p. 393.

515. *Frais de sauvetage faits par l'assureur. Réclamation aux assureurs.* — L'assureur, qui a réassuré la totalité de ses risques, et qui fait des frais de sauvetage, se rend non recevable à les réclamer plus tard à ses réassureurs, quand il les expose sans les prévenir et sans leur demander leur agrément. — Uzielli c. Cercle Transports. — Marseille, 19 avril 1886, II, p. 43.

516. *Police flottante. Excédent d'un chiffre déterminé. Aliment commun. Coassurance. Incendie en cours de chargement. Rétroactivité.* — Lorsque, dans une police flottante, une compagnie d'assurance réassure, jusqu'à concurrence d'une certaine somme, à une autre compagnie, l'excédent d'un plein déterminé des risques, que celle-ci assurera elle-même en vertu aussi d'une police flottante, les engagements de l'assureur et du réassureur ne portent pas sur des aliments distincts ou à distinguer par l'ordre du chargement ; ces engagements se trouvent confondus et liés sur un aliment commun et inséparable. En conséquence, lorsque la police est alimentée par un chargement dépassant le plein de l'assureur et du réassureur réunis, et qu'en cours de chargement, même avant la déclaration d'aliment, un incendie détériore la partie chargée, le réassureur ne peut exciper de ce que la valeur de cette partie, au moment du sinistre, était inférieure au chiffre réservé à l'assureur, pour décliner toute responsabilité dans l'avarie. Il y a lieu de décider, au contraire, que, quelle que soit la valeur de la partie chargée au moment de l'incendie, l'assureur et le réassureur en sont respectivement coassureurs et doivent contribuer à ses avaries dans la proportion des sommes énoncées par la police de réassurance comparées à l'aliment total. Le contrat de réassurance d'excédent est, en effet, une convention sous condition suspensive, et la condition, une fois accomplie, soit la réserve des risques de l'assureur une fois dépassée, un effet rétroactif se produit au jour auquel l'engagement a été contracté, c'est-à-dire au commencement du chargement du navire dans lequel la réassurance est intéressée. — Cie la Gironde c. Haas et Laganry. — Nantes, 30 mai 1885, I, p. 233. — Rennes, 4 mai 1886, II, p. 150.

517. *Totalité du risque. Validité.* — L'assureur qui a réassuré la totalité de ses risques, et qui fait des frais de sauvetage, se rend non recevable à les réclamer plus tard à ses réassureurs quand il les expose sans les prévenir et sans leur demander leur agrément. — Uzielli et Cie c. Assureurs. — Cassation, 27 octobre 1886, II, p. 393.

518. ANGLETERRE. — *Excédent d'un certain chiffre. Valeur du chargement.* — La compagnie d'assurance qui a réassuré l'excédent d'un chiffre déterminé d'après l'évaluation de la police originale, doit rembourser au réassuré ce qui excède de ce chiffre la valeur du chargement, et non seulement le montant du risque effectivement couvert par le réassuré. — Commercial Union Insurance Cie c. Marine Insurance Cie. — Haute-Cour de justice, 15 avril 1886, II, p. 64.

519. *Renvoi à la police originale. Risques. Durée. Terme fixé.* — Lorsqu'une police de réassurance renvoie intégralement aux clauses de la police originale, qui est une police de temps, cette stipulation ne vise pas la police originale, en ce qui concerne la durée, si le terme fixé par la police de réassurance, pour la durée des risques, est antérieur à celui fixé par la première police. — Cie Franco-Hongroise c. Merchants Marine. — Haute-Cour de justice, 8 juin 1888, IV, p. 183.

520. *Police soumettant la réassurance aux conditions de l'assurance. Faillite de l'assureur. Obligation du réassureur.* — La faillite de l'assureur n'empêche pas le réassureur d'être tenu de lui payer l'intégralité de sa dette. Et cela est également vrai alors que, d'après la police, le réassureur ne devait payer l'assureur que de la façon dont l'assureur paierait l'assuré. — Western Insurance Cie c. Eddystone Marine Insurance Cie. — Haute-Cour de justice, 27 février 1892, VIII, p. 122.

521. BELGIQUE. — *Transaction sur le montant des primes. Refus de payer en espèces. Nullité de la transaction.* — Quand deux sociétés d'assurances, transigeant sur le montant des indemnités de réassurances dues à l'une par l'autre, fixent la somme à payer à 75 0|0 de la somme due, et que la société débitrice refuse de payer en espèces la somme fixée par la transaction, la société créancière a le droit de retirer la transaction et de faire valoir ses droits complets, parce le transaction n'ayant eu pour but que d'obtenir le réglement immédiat de la somme due. — La Fédérale c. Société anonyme la Maritime Belge — Anvers, 30 novembre 1889, V, p. 392.

522. ITALIE.—*Police pour compte. Réassurance. Validité.* — Etant admis que, sous la clause «pour compte et risque de qui il appartient » il ait été réellement conclu une réassurance, le contrat serait toujours valable et efficace, parce que la réassurance, d'après le Code de commerce italien, n'est pas un contrat interdit comme il l'est en Angleterre, mais bien un contrat permis. — Palerme, 21 décembre 1891, VII, p. 708.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Agent, Armateur, Capitaine, Cautionnement, Commissionnaire transitaire, Colonies, Connaissement, Contrat à la grosse, Fins de nonrecevoir, Fret, Hypothèque maritime, Marchandise, Navire, Pêche, Police d'assurance, Prêt à la grosse, Privilège, Réassurance, Saisie, Vente « coût, fret et assurance. »*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 393, 431, 471.
Abonnement, 32, 77, 248, 502, 506.
Abordage, 43, 48, 125, 205, 218, 267, 268, 273, 342, 358, 365, 376, 495, 496.
Accident, 151.
Acier, 373.
Action, 25, 92, 181, 203, 275, 276, 277, 278, 280, 331, 332, 333, 337 et s., 354, 383, 384, 386, 392, 395, 408, 410, 427, 450, 470, 472, 476, 480 et s., 510.
Affréteur, 357.
Agent, 39, 64, 65, 69, 301, 482, 498.
Aggravation, 239.
Allège, 380.
Amarrage, 206.
Apparaux, 212.
Armateur, 19, 65, 93, 104, 140, 182, 261, 341, 357, 409, 450, 472.
Armement, 27, 81, 134.
Arrimage, 127, 190, 220.
Assimilation, 91, 240, 406.
Assurance fluviale, 64, 309.
Avances, 96, 104, 207, 208, 214, 266, 281, 452.
Avarie, 25, 58, 95, 117, 149, 159, 160, 209, 268, 299, 331, 333, 337, 338, 348, 349, 350, 351, 353, 357-360, 368-372, 384, 385, 389, 392, 428, 494.
Avarie grosse, 18, 130, 231, 259, 354, 355, 369.
Baraterie, 148, 172, 173, 176, 182, 185, 189-193, 196, 429.
Bénéfice, 97, 502.
Bétail, 347.
Bijoux, 210.
Bouée, 153.
Briquettes, 262.
Capitaine, 16, 44, 93, 127, 155, 156, 173, 177, 181, 183, 185, 187, 188, 195, 203, 271, 319, 323, 344, 362, 380, 381, 386, 407, 414, 429, 441, 445, 472, 484.
Carène, 372.
Certificat de visite, 164, 165, 166.
Chaland, 211.
Charbon, 367.
Chargement, 109, 227, 326, 362, 387, 464 516, 518.
Chargement sur le pont, 177 et s.
Chargeur, 77, 111, 177, 208, 214, 281, 295, 327.
Chaudière, 229.
Coassurance, 39.
Code de commerce espagnol, 9.
Code de commerce italien, 10, 86.
Code de commerce néerlandais, 12, 13.
Code de commerce portugais, 14.
Code de commerce russe, 15.
Code de commerce suédois, 17.
Commissionnaire, 72, 76, 79, 122.
Compétence, 484, 485, 487, 488, 490, 492, 493.
Congrès d'Anvers, 5.
Congrès de Gênes, 1, 2, 3, 4.
Connaissement, 46, 65, 70, 81, 107, 141, 143, 145, 146, 177, 295, 318, 328, 357, 464, 498.
Consignataire, 327.
Contravention, 213.
Contrebande, 16.
Copropriétaire, 90, 93, 135, 181, 457.
Coque, 404.
Coulage, 361, 439.
Cure-môle, 269.
Déchargement, 159, 255.
Déchéance, 161, 195, 295, 469.
Déchet, 364.
Déclaration, 66, 105, 106, 107, 111, 114, 115, 142, 143, 178, 249, 289, 291, 296, 308, 317, 411, 412, 454.
Délai, 63, 115, 156, 168, 378, 466, 467, 468, 500, 511.
Délaissement, 2, 25, 60, 156, 158, 300, 331, 333, 337, 338, 361, 383, 388, 389, 391, 392, 393, 395, 408, 410, 426, 430, 440, 443, 445, 450, 451, 453, 458, 461, 468, 471, 472, 473, 477, 478, 481.
Déradage, 362.
Destinataire, 45, 74, 92, 186.
Détermination, 126.
Dommages - intérêts, 232, 295, 390, 458, 494, 495, 496.
Douane, 142, 143, 144, 178, 425.
Eau douce, 209.
Echouement, 43, 234, 240, 246, 365, 367, 368, 370, 371, 396, 401, 404, 415, 418, 421.
Enquête, 54.
Erreur, 35, 62, 307, 312.
Escale, 196-199.
Escompte, 57.
Etranger, 44, 496, 504, 508.
Exagération, 316, 325.
Expertise, 152, 157, 158, 160, 171, 422, 434, 441, 499.
Facture, 59.
Faute, 43, 112, 182, 187, 188, 190, 194, 195, 226, 227, 278.
Fer, 373.
Fin de non-recevoir, 186, 376, 377, 378, 381, 382, 385, 386, 410, 494.
Force majeure, 154, 228.
Fret, 103, 116, 117, 118, 124, 126, 195, 207, 208, 235, 244, 245, 281, 282, 290, 341, 357, 386, 450, 451, 452, 454, 471.
Gage, 26.
Gardien, 212, 455.
Gens de mer, 96, 266, 424, 455, 463.
Gérant, 34, 501.
Guerre, 216, 223, 224, 225.
Hypothèque, 21, 55, 138.
Incendie, 72, 122, 215, 230, 251, 257, 262, 263, 365, 370, 400.
Indemnité, 21, 28, 29, 43, 45, 47, 76, 78, 110, 125, 273, 336, 342, 352, 355, 383, 387, 394, 461, 501.
Innavigabilité, 152, 168, 169, 171, 269, 349, 406, 409, 411, 412, 414, 417-420, 437.

Interdiction, 202, 242.
Jet, 179, 180, 231, 264, 352, 361, 439.
Justification, 58, 160, 465.
Légumes verts, 365.
Lettre de change, 84.
Loi brésilienne, 80.
Loi hollandaise, 38.
Machine, 219, 229, 374.
Mahonne, 227, 228.
Mandat, 88, 136, 141.
Marchandises, 23, 46, 85, 105, 123, 159, 160, 226, 244, 251, 256, 324, 339, 345, 350, 3·0, 426, 440, 459, 478.
Métaux, 363.
Minerais, 363.
Mobilier, 271.
Modification, 6, 7, 8,
Morues, 364.
Mortgage, 291.
Naufrage, 103, 151, 153, 244, 324, 397, 399, 400.
Navigabilité, 162-167, 236.
Navigation, 10, 11, 165, 190, 207, 292.
Navire, 19, 28, 47, 90, 101, 110, 112, 113, 129, 134, 135, 140, 150, 154, 161, 174, 175, 183, 217, 232, 233, 237, 240, 244, 252, 256, 260, 261, 271, 290, 293, 294, 296, 309, 312, 320, 321, 329, 347, 362, 396, 398, 408, 413, 420, 421, 428, 434, 441, 457, 469, 470, 471, 496.
Nouvelles, 437, 438.
Octroi, 143.
Oignons, 365.
Partage, 322.
Pêche, 24.
Perte, 20, 25, 85, 110, 123, 129, 148, 150, 154, 155, 191, 240, 246, 252, 271, 320, 329, 333, 334, 339, 340, 362, 366, 396, 397, 398, 400, 401, 403, 423, 424, 425, 428, 429, 431, 432, 433, 436, 438, 442,
Picking Out, 343, 344.
Pilote, 292.
Plage de Coroglio, 314.
Police, 3, 36, 37, 40, 41, 49, 52, 54, 56, 63, 64, 68, 69. 70, 74, 75, 78, 81, 83, 86, 91, 106, 107, 108, 109, 111, 114, 115, 120, 121, 122, 127, 140, 159, 168, 189, 222, 235, 245, 249, 258, 291, 295-297, 301, 306, 313, 317, 321, 323, 332, 336, 339, 349, 350, 365, 367, 380, 410, 426, 435, 489, 516, 520, 522.
Port, 335, 413, 501
Port de Naples, 314.
Porteur, 70, 71, 73, 75, 78, 81, 91, 310, 313.
Prescription, 25, 26, 375, 383, 384, 475, 480, 481, 512.
Prêt à la grosse, 119, 238, 253, 299, 346, 393.
Preuve, 49, 50, 53, 54, 84, 141-148, 152, 153, 155, 169, 170, 172-175, 249, 263, 293, 303, 330, 334, 427. 464.
Prime, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 135-140, 177, 179, 180, 503, 522.
Privilège, 28, 29, 47, 133, 134, 138, 139, 460.
Profit, 30, 31, 92, 98, 99, 110.
Protestation, 379, 387.
Quai, 215, 251, 256.
Quarantaine, 221.
Quasi-délit, 276, 496.
Rapport de mer, 155, 157.
Réassurance, 298, 312, 508-516, 517, 518, 519, 520, 522.
Règle de Hambourg, 67.
Règlement, 38, 76, 286, 348, 350-354, 357, 390, 440.
Relâche, 182, 184, 299, 428.
Remboursement, 127, 356, 462.
Remorquage, 184, 211, 218, 265, 404, 423, 474.
Réparation, 405, 416, 421, 423, 424, 435.
Répétition, 35.
Responsabilité, 85, 187, 226, 243, 257, 297, 365, 380, 501.
Retard, 232, 390, 479.
Réticence, 287, 288, 289, 307.
Rétroactivité, 82, 516.
Saisie, 44, 48, 494, 495.
Sauvetage, 39, 153, 241, 354, 432, 456, 458, 459, 461, 462, 515, 517.
Signification, 444, 446, 447, 448, 449, 455, 486.
Société, 34, 493, 505, 506-508.
Solidarité, 135.
Subrogation, 21, 22, 29, 132, 274, 275, 277, 280, 281, 283, 286, 318, 483.
Sulfate de baryte, 363.
Usages, 42, 100, 136, 180, 212, 343, 443.
Vente, 123, 188, 347, 367, 413, 426, 440, 441, 442, 469, 470.
Vente « coût, fret, assurance, » 94, 95, 100.
Véritas, 166, 167, 315.
Vétusté, 260.
Vice propre, 264-268, 270, 271, 272, 273, 300, 404.
Voie d'eau, 420.
Voiles, 182, 236.
Vol, 210, 250.
Voyage, 128, 129, 133, 134, 158, 196, 197, 200, 201, 202, 204, 207, 247, 261, 293, 349, 451;
Wharf, 254.

ASSURANCE TERRESTRE.

1. FRANCE. — *Gens de mer. Accidents professionnels. Asphyxie. Exonération. Abordage. Mort par submersion. Assureurs tenus.* — Une police collective d'assurances terrestres, souscrite par des armateurs au profit des marins naviguant sur leurs navires et garantissant ces derniers contre les accidents professionnels, couvre le risque du décès de ces marins, arrivé par submersion à la suite d'un abordage, alors même qu'une clause exprimée de la police excepte expressément le cas d'asphyxie des risques assurés. — Wolter et Lebret et consorts c. « le Soleil » (Sécurité générale). — Paris, 10 novembre 1893, X, p. 161.

2. *Gens de mer. Accidents professionnels. Faute lourde. Exonération. Assureurs. Preuve à faire.* — Les assureurs ne sauraient exciper contre la réclamation de gens de mer pour accidents professionnels de la faute lourde des assurés, lorsqu'elle est exclue par la police, du moment que cette faute n'est pas suffisamment établie et qu'il est impossible de rien imputer soit aux armateurs, soit aux bénéficiaires de l'assurance. — Wolter et Lebret et consorts c. « le Soleil » (Sécurité Générale). — Ibid

3. *Gens de mer. Accidents professionnels. Action contre la compagnie Résistance de celle-ci. Résiliation de la police. Dommages-intérêts.* — La résistance de la compagnie d'assurances à l'action en remboursement des sommes assurées ne saurait, à elle seule, justifier une demande en résiliation de la police pour inexécution des conventions, non plus qu'une demande en dommages-intérêts, pour indue vexation, lorsque les juges admettent, en fait, que cette résistance n'a pas eu lieu de mauvaise foi. La demande de résiliation est, d'ailleurs, non recevable lorsqu'elle se produit pour la première fois en appel, encore bien que l'assuré ait fait à cet égard des réserves dont le jugement de pre-

mière instance lui avait donné acte.— Wolter et Lebret et consorts c. le « Soleil » (Sécurité générale). — Ibid.

4. *Gens de mer. Assurance contre les accidents. Action contre l'assureur pour prendre le fait et cause de l'armateur.* — Il n'y a pas lieu de condamner la compagnie d'assurances, sous une contrainte déterminée, à prendre le fait et cause de l'armateur attaqué en responsabilité, lorsque les assureurs déclarent en justice être prêts à le faire, et il suffit de donner acte à l'assuré de leurs obéissances. — Wolter et Lebret et consorts c. le « Soleil » (Sécurité générale).— Ibid.

AUTRICHE-HONGRIE.

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — III, p. 398.
2. Livre de bord. Pêche maritime. — I, p. 560.
3. Marins. Salaires. Successions. Accord avec la France (Conv. 19 décembre 1885. Circ. 28 mai 1886). — II, p. 234.
4. Port de Fiume. Port franc. Règlement de douane applicable.— VII, p. 614.
5. Ports de Trieste et de Fiume. — VII, p. 111.
6. Traité de navigation avec la France, du 9 avril 1884.— I, p. 455.

AVAL. — Voir : *Capitaine*, *Effets de commerce*.

AVANCES.

1. Angleterre.— *Capitaine. Lettre de grosse. Armateur. Responsabilité.* — Un capitaine peut emprunter à l'étranger et donner une lettre de grosse sur fret et navire, quand même la charte-partie ne lui donne le droit que de délivrer un simple reçu à valoir sur le fret. — Banque des citoyens de Louisiane c. Wendelin. — Haute-Cour de justice, 15 janvier 1886, I, p. 636

2. *Clause « fret acquis, navire perdu ou non ». Naufrage. Faute du capitaine. Perte de la cargaison. Restitution du fret.*— Lorsque, dans un affrètement, il a été fait une avance sur fret, calculé sur la quantité embarquée et stipulé « acquis du navire perdu ou non », la perte, survenue par la faute du capitaine, oblige celui-ci à restituer l'avance qu'il a touchée et qui doit être considérée comme faisant partie de la valeur des marchandises perdues, estimées comme si le transport à destination avait eu lieu. — Haute-Cour de justice, 25 juin 1885, I, p. 163.

Voir aussi : *Affrètement*, *Destinataire*, *Docks*, *Fret*, *Gens de mer*, *Privilège*.

AVANCES SUR FRET. — Voir : *Assurance maritime*, *Assureur*, *Fret*.

AVANT-PORT. — Voir : *Abordage maritime*.

AVARIE.

Division

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Des avaries en général.* — Chap. IV. *Constatation et preuve des avaries.* — Chap. V. *Avaries diverses.* — Chap. VI. *Des clauses d'exonération des avaries.* — Chap. VII. *Fins de non-recevoir.*

CHAPITRE I

Législation.

1. Congrès de Bruxelles. — Résolutions, IV, p. 375.
2. Congrès de Gênes.— Résolutions, VIII, p. 176.
3. France. — IV, p. 615
4. Allemagne. — III, p. 392.
5. Angleterre. — III, p. 395.
6. Autriche. — III, p. 398.
7. Belgique.— III, p. 516.
8. Brésil. — III, p. 517.
9. Chili.—III, p. 794; IV, p. 108.
10. Colombie. — IV, p. 115.
11. Costa-Rica. — IV, p. 223.
12. Danemarck. — IV, p. 225.
13. Egypte. — IV, p. 381.
14. Espagne. — IV, p. 497 ; V, p. 316 et 326.
15. Etats-Unis. — IV, p. 498.
16. Finlande. — IV, p. 500.
17. Grèce. — IV, p. 617.
18. Guatemala. — IV, p. 617.
19. Haïti. — IV, p. 617.
20. Honduras. — IV, p. 617.
21. Italie. — IV, p. 617.
22. Japon. — IV, p. 617.
23. Mexique. — IV, p. 618.
24. Monaco. — IV, p. 618.

25. NICARAGUA. — IV, p. 618.
26. NORVÈGE. — V, p. 154.
27. PAYS-BAS. — V, p. 158 ; IX, p. 698.
28. PÉROU. — V, p. 161 et 364.
29. PORTUGAL. — V, p. 334; VI, p. 629.
30. RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — III, p. 513.
31. RUSSIE. — V, p. 334; X, p. 700.
32. SUÈDE. — V, p. 459.
33. TURQUIE. — V, p. 463.

CHAPITRE II
Doctrine.

34. FRANCE. — Action d'avarie. Perte totale de l'objet assuré. Délaissement non notifié en temps utile. Prescription. Action d'avarie. Application (M. de Courcy).— III, p. 110.

35. Etude sur les règles d'York et d'Anvers (M. Hie). — VII, p. 470.

36. Avarie occasionnée par la faute du capitaine. Clause d'irresponsabilité de l'armateur. Influence sur le caractère de l'avarie (M. Marais). — VII, p. 606.

37. ITALIE.— Questions posées au Congrès du Droit maritime de Gênes. — VII, p. 382.

CHAPITRE III
Des avaries en général.

38. FRANCE. — *Action d'avarie. Action réelle.* — Le capitaine du navire n'a qu'une action réelle pour le règlement d'une avarie et ne peut avoir aucun recours sur la fortune de terre du chargeur. — Cap. Rambas c. Ciments du Globe. — Marseille, 18 juin 1889, V, p. 242.

39. *Action d'avarie. Inclusion dans l'action en délaissement.* — La demande en délaissement comprend virtuellement la demande subsidiaire d'avaries, puisque l'une et l'autre proviennent du même fait juridique. — Lloyd français c. Rodriguez. — Hâvre, 21 janvier 1895, X, p. 182.

40. *Action contre le capitaine et l'assureur. Action unique. Même tribunal compétent.* — Le réceptionnaire d'une marchandise avariée a le droit de citer devant le même tribunal le capitaine et l'assureur, tous deux éventuellement responsables de l'avarie. L'assureur, domicilié sur une autre place que le port d'arrivée, ne peut exciper de ce qu'il est tenu de l'avarie par d'autres causes que le capitaine pour demander son renvoi devant ses juges naturels. — Molinari et Cie, Vaïsse et Cie c. cap. Scott et Marine Insurance Company. — Marseille, 25 juillet 1888, IV, p. 437.

41. *Appel. Valeur indéterminée.* — La valeur de l'avarie, ne pouvant être fixée que par une expertise, doit être considérée comme indéterminée. En conséquence, la contestation qui s'y rapporte est susceptible d'appel. — Boumakis c. Pillat et autres. — Aix, 16 novembre 1886, II, p. 413.

42. *Caractère. Faits constitutifs. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — La question de savoir si le dommage éprouvé à tel moment par un navire sur sa cargaison est la conséquence nécessaire d'un événement antérieur et constitue une avarie particulière ou commune, ne peut être résolue que par l'appréciation des faits, et cette appréciation appartient aux juges du fond. — Philippe et Gravier c. Galula. — Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 22.

43. *Caractère. Fait initial.* — Le caractère d'une avarie est déterminé en principe par le fait même qui lui donne naissance et qui couvre toutes les conséquences nécessaires de ce fait. — Deglatigny c. Cie l'Equateur. — Rouen, 22 juin 1891, VII, p. 124.

44. *Caractère. Transformation.* — Le caractère d'une avarie n'est pas irrévocablement fixé par le fait initial, et l'avarie, particulière à l'origine, peut se transformer en avarie commune, si, à la suite d'un événement de mer, un danger imminent de perte totale vient à menacer le navire et la cargaison. — Cap. Sheader c. Assureurs ;— Cassation, 29 mars 1892, VII, p. 514. — Cap. Whyte c. divers ;— Marseille, 8 juin 1892, VII, p. 702 ; Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

45. *Classement. Experts répartiteurs. Procès-verbal. Sentence arbitrale. Assimilation impossible. Appel. Non-lieu. Recours devant le tribunal.* — On ne peut, en matière arbitrale surtout, déroger au principe de l'appel comme voie de recours du droit commun, que dans le cas de renonciation formelle des parties. Mais il ne saurait être question d'appel sur une

expertise amiable, qui, d'après la convention qui l'a précédée, ne devait avoir, dans l'intention des parties, aucun caractère définitif et obligatoire et ne constituait donc pas une sentence arbitrale proprement dite. Spécialement, si le capitaine du navire dont le corps et la cargaison ont été avariés et les assureurs de ce navire et de cette cargaison ont, par un accord amiable, confié à des experts répartiteurs le soin d'opérer, s'il y a lieu, un classement d'avaries, et si ces experts ont conclu contre le classement, la difficulté peut être valablement portée par le capitaine devant le tribunal de première instance. Et les assureurs peuvent d'autant moins exciper de l'irrecevabilité de cette demande qu'ils l'ont eux-mêmes admise devant le tribunal, en lui demandant l'homologation du rapport d'experts. — Assureurs c. cap. Delaplanche. — Rouen, 12 juillet 1893, IX, p. 465.

46. *Compétence. Engins d'amarrage d'un port. Concessionnaire. Vices de construction. Indemnité. Conseil de préfecture.* — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande d'indemnité formée contre le concessionnaire des engins d'amarrage d'un port maritime, à raison d'avaries éprouvées par suite des vices de construction de ces engins. — Cie des Corps Morts du Port de Bordeaux c. Mac Donald et Thompson et Cie.— Cons. d'Etat, 12 février 1892, IX, p. 460.

47. *Règlement. Relâche forcée. Fin du voyage. Port de déchargement. Tribunal. Compétence.* — Quand, par suite d'événement de force majeure, un navire termine son voyage dans un port de relâche, c'est ce port qui doit être considéré comme lieu de déchargement, dans le sens de l'article 414 du Code de commerce, et c'est le tribunal de commerce de l'arrondissement qui est compétent pour statuer sur les difficultés relatives au règlement d'avaries.— Huau c. Visdeloup. —Rennes, 29 février 1892, IX, p. 476.

48. *Règlement d'après les règles d'York et d'Anvers. Convention. Validité.* — Est licite la convention par laquelle les parties conviennent de régler les avaries conformément aux règles d'York et d'Anvers. — Cap. Merlato c. Réclamateurs — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

49. *Règles d'York et d'Anvers. Affrètements antérieurs. Application.* — A défaut de stipulation précise, les règles d'York et d'Anvers de 1877 sont, à l'exclusion de celles de 1890, applicables aux affrètements conclus avant leur publication, quand bien même les connaissements leur seraient postérieurs. — Cap. Dickinson c. Magasins Généraux de Paris. — Dunkerque, 23 décembre, 1890, VII, p. 672.

50. *Responsabilité. Acconier. Débarquement. Avaries à quai.* — Les acconiers ont, en principe, comme les voituriers, la garde et la responsabilité des objets ou marchandises confiés à leurs soins, et ce pendant tout le temps normalement nécessaire à l'exécution de leurs obligations. Dès lors, cette responsabilité, qui existe tant que la marchandise portée sur l'accon n'est pas arrivée à destination, c'est-à-dire à quai, n'a plus sa raison d'être et cesse de subsister à une époque éloignée de plusieurs semaines, de plusieurs jours même, de l'époque du débarquement. — Cie Gén. Transatlantique c. Conquy et Schiaffino frères. — Alger, 4 avril 1892, VII, p. 56.

51. *Responsabilité. Déchargement aux risques du réclamateur. Consignataire du navire. Dépôt des marchandises sous prélarts.* — Le consignataire qui, en l'absence du réclamateur au débarquement, a déposé sur le quai des marchandises (dans l'espèce des sacs de farine), en les plaçant sous prélarts et sur pavages, satisfait à ses obligations, et, si les marchandises se sont trouvées avariées par la pluie ou les intempéries, ne saurait en être déclaré responsable, l'avarie et les frais restant pour le compte du réclamateur, par l'effet de la clause du connaissement. — Cie Cunard c. Dupaquier et Cie. — Rouen, 29 décembre 1892, VIII, p. 299.

52. *Responsabilité. Déchargement aux risques de la marchandise. Gabarier capable et muni des engins nécessaires.* — Lorsque le transporteur a stipulé qu'il aurait la faculté, soit d'en opérer lui-même ou d'en faire opérer le déchargement par un entrepreneur ou batelier de son choix, et que, dans tous les cas, le débarquement aurait lieu aux frais, risques et

périls de la marchandise, il cesse d'être responsable de la marchandise remise au port de destination à un gabarier convenablement choisi, c'est-à-dire ayant tous les engins et le matériel nécessaires pour opérer le déchargement dans de bonnes conditions et ayant les capacités requises et généralement reconnues pour effectuer les transports qui lui sont confiés. — Regagno Olcèze et Cazeneuve c. Messageries Maritimes Benazet, Huni et Geoffre. — Bordeaux, 28 décembre 1894, X, p. 787,

53. *Responsabilité. Ponton-grue. Chambre de commerce. Location. Démolition d'un navire. Coincement entre le navire et le quai.*— Lorsque, un ponton-grue ayant été loué à la Chambre de commerce pour la démolition d'un navire dans le port, ce ponton a été coincé entre le navire et le quai et a souffert de ce chef des avaries, le locataire n'est responsable du dommage causé que s'il s'est produit au cours d'une manœuvre exécutée par son ordre et à la suite d'une faute ou négligence à lui personnelle. La Chambre de commerce désignant elle-même un surveillant sous la direction duquel fonctionnent ses engins, on ne saurait faire supporter par le locataire la conséquence des avaries souffertes, s'il n'est établi qu'il a enfreint les règlements du port, et alors même qu'il serait prouvé que le travail s'est prolongé au delà de l'heure normale, la responsabilité de ce retard devant retomber sur le préposé de la Chambre de commerce. — Chambre de commerce du Hâvre c. Jouan et Lehmann. — Hâvre, 24 décembre 1894, X, p. 588.

54. Angleterre. — *Navire coulé. Eclairage par l'administration du port. Insuffisance. Avaries à d'autres navires.* — Quand l'administration d'un port se charge directement de l'éclairage d'un navire coulé en rade, l'armement n'est pas responsable des avaries survenues à d'autres navires, par suite de l'insuffisance de cet éclairage, alors même que l'armateur n'a fait aucun abandon de son navire. — Comité juridique du Conseil privé, 27 juin 1893, IX, p. 249.

55. *Agent d'expédition. Avarie en cours de route. Loi allemande.* — D'après la loi allemande, l'agent d'expédition n'est responsable des avaries que pour le temps où il détient les marchandises ou pour sa faute lourde dans le choix du transporteur. — Si l'avarie s'est produite en cours de route, c'est le transporteur qui doit être assigné et non l'agent d'expédition. Il en est pas de même en Angleterre. — De Clermont c. Brash. — Hte C. de Justice, 27 novembre 1885, I, p. 535.

56. Belgique. — *Batelier. Responsabilité du voiturier.* — Le batelier, comme le voiturier, est responsable de l'avarie et de la perte des choses qu'il s'est chargé de transporter.— Gheffens c. de Becker, Farcy et Cie. — Bruxelles, 31 janvier 1894, X, p. 316.

57. *Règlement. Déduction du tiers pour différence du neuf au vieux. Preuve à la charge de l'abordeur.* — Pour opérer la déduction d'un tiers sur l'évaluation des avaries, pour différence du vieux au neuf, il faut que l'abordeur prouve que le navire, après les réparations, aura une valeur supérieure à celle qu'il avait avant l'abordage. — Cap. Hack c. cap. Kruger. — Anvers, 2 février 1889, V, p. 110.

58. *Travaux ordonnés par l'Etat. Pouvoir public. Irresponsabilité. Travaux à l'entreprise ou par des préposés directs. Faute. Bateau. Avarie. Responsabilité.* — L'Etat, considéré comme administrateur du domaine public, échappe à toute responsabilité lorsque, agissant comme pouvoir public, il réglemente la navigation, donne des ordres à cet effet aux bateliers, ordonne des travaux ou apporte dans l'intérêt général des changements au régime des eaux; mais, il devient responsable lorsqu'il passe à l'exécution de travaux, soit par des ouvriers placés directement sous les ordres de ses employés, soit par l'intermédiaire d'un entrepreneur qui devient son préposé. Tel est le cas quand un bateau a subi des avaries, qui ont eu pour cause une faute ou une négligence commise lors des travaux exécutés à un canal pour son entretien ou l'amélioration du régime des eaux, notamment en laissant au fond des pierres dangereuses. — Van Proet c. Etat Belge. — Bruxelles, 30 novembre 1894, X, p. 624.

59. Egypte. — *Action d'avaries introduite pour la première fois en appel, subsidiairement à une action*

en délaissement. Demande nouvelle. Rejet. — L'action d'avaries n'est pas toujours et nécessairement comprise dans l'action en délaissement ; elle constitue une demande nouvelle toutes les fois qu'elle n'est pas une suite, une conséquence ou une modification de la demande en délaissement primitivement introduite, et ne peut pas, en ce cas, être portée pour la première fois en appel devant la cour. — Tardy et Benneck c. Marine Insurance Cie. — Alexandrie, 8 juin 1882, I, p. 156.

60. Italie. — *Connaissement à ordre. Endossement après l'échéance. Chargement. Avaries. Porteur. Droit à leur réparation.* — L'endossement d'un connaissement à ordre, quoique fait après l'échéance, transfère, outre la propriété du chargement, le droit à la réparation de l'avarie soufferte par le chargement pendant le voyage accompli, sans qu'il soit besoin d'une clause spéciale ni de la notification du connaissement au capitaine dans le sens de l'art. 1539 du Code civil. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin X, p. 346.

61. Norvège.— *Règlement. Avance sur fret. Connaissement. Quittance. Affréteur. Transfert à l'assureur. Recours de celui-ci contre la cargaison. Affréteur. Action contre l'assureur. Absence de recours contre l'armateur.* — Lorsque l'affréteur d'un navire a payé une avance sur le fret, dont il a été donné quittance sur le connaissement, et qu'après des avaries subies par le navire et sa condamnation, l'affréteur a transféré le connaissement à l'assureur, moyennant le paiement de la somme assurée, l'assureur peut, en vertu du connaissement, exiger du commissaire d'avarie la délivrance de la cargaison, en déduisant, sur les frais à la charge de la cargaison d'après le règlement d'avaries, la somme payée par son endosseur à titre d'avance sur le fret. Mais, les armateurs ne peuvent être poursuivis par l'affréteur en remboursement de cette avance, l'action de l'affréteur devant être dirigée contre l'assureur. — Van der Lade c. Winge. — Christiania, 25 juin 1891, VIII, p. 437.

CHAPITRE IV

Constatation et preuve des avaries.

62. France. — *Certificat de visite. Permis de navigation. Bon état. Présomption. Vice propre ou tacite. Preuve. Charge des assureurs.* — Les certificats de visite et le permis de navigation, délivré à un navire à vapeur, tant pour la coque que pour la machine, créent en sa faveur une présomption de bon état de navigabilité. En cas d'avaries en cours de voyage ou de relâche pour cause d'avaries ou pour le bien et le salut communs, les avaries éprouvées par le navire ainsi pourvu de certificats de visite, et qui ont nécessité sa relâche, doivent être attribuées à des fortunes de mer, à moins que les assureurs ne fassent la preuve qu'elles sont dues au vice propre ou aux défectuosités du navire, à une insuffisance d'installation ou à la faute du capitaine. — Almarert et Augier c. Assureurs. — Hâvre, 1er août 1892, VIII, p. 338.

63. *Cote au Véritas. Rapports de mer. Certificats de navigabilité. Fortunes de mer. Vice propre. Absence de preuve. Avaries communes.* — Les présomptions, résultant des certificats de navigabilité, de la cote au Véritas et des rapports de mer, ne peuvent pas être détruites que par la preuve formelle du vice propre. En l'absence de cette preuve, les avaries survenues en cours de route par fortunes de mer sont avaries communes. — Cap. Delaplanche c. Assureurs. — Hâvre, 20 décembre 1892, VIII, p. 353.

64. *Assureur. Demande d'expertise pour constater la navigabilité. Mauvais temps. Voyages postérieurs à la souscription de la police. Irrecevabilité.* — Les assureurs ne sont point recevables à demander une expertise pour constater l'état de navigabilité du navire, lorsque, depuis la souscription de la police, ce navire a fait deux voyages et que les avaries qu'il a pu recevoir ne sont que l'effet naturel des mauvais temps. — Assureurs c. Verrier.— Marseille, 16 avril 1889, V, p. 72.

65. *Chargement en bon état. Force majeure où vice propre. Preuve.* — Quand le connaissement constate que la marchandise a été chargée en bon état et conditionnement, le capitaine est responsable des avaries, à moins

qu'il ne prouve la force majeure ou le vice propre. — Lemierre c. Nicole. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

66. *Combustion spontanée. Vice propre. Preuve. Charge des assureurs.* — Le vice propre ne se présume pas, et c'est l'assureur qui en excipe qui doit en faire la preuve. Spécialement, lorsqu'une marchandise a été avariée par une combustion spontanée, il suffit qu'il soit établi par expertise que cette combustion ne peut provenir du vice propre, pour que l'assureur soit tenu de l'avarie, quand même on ne pourrait préciser l'événement spécial qui en a été la cause. — Zouros c. Assureurs. — Marseille, 12 mai 1893, IX, p. 210.

67. *Livre de bord. Plan de chargement. Irrégularité. Action contre le capitaine. Base insuffisante.* — Une irrégularité dans le livre de bord et dans le plan de chargement ne suffirait pas à justifier une action des réclamateurs en responsabilité du capitaine. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani.— Rouen, 31 décembre 1894, X, p. 601.

68. *Vice d'arrimage. Rapport d'experts. Rapport d'un capitaine-visiteur. Préférence.* — Lorsque des avaries sont constatées sur un chargement, les conclusions vagues et contradictoires de deux rapports d'experts qui n'ont examiné la marchandise qu'après la mise à terre, ne constituent que de simples présomptions, ne pouvant prévaloir contre les déclarations catégoriques d'un capitaine-visiteur, qui a vu la marchandise avant son déchargement, pour faire admettre que les avaries sont la conséquence d'un arrimage défectueux dont le capitaine serait responsable. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani. — Ibid.

69. *Marchandise. Destinataire. Prise de possession. Absence de déchéance.* — La prise de possession de la marchandise ne rend nullement impossible l'appréciation de la valeur des avaries, et le destinataire doit être admis à mettre les dommages-intérêts par état et déclaration dans les formes prescrites par le Code de procédure civile. — Carmouls, Houlès et autres c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 574.

70. *Expertise sur requête. Consignataires présents. Validité.* — Une compagnie de transports maritimes qui, à l'arrivée, voit la cargaison subitement envahie par l'eau, peut faire constater l'avarie, conformément à l'article 106 du Code de commerce, par un expert nommé sur requête. Et cette expertise n'est pas nulle, quand même le réceptionnaire de la marchandise, présent sur place et connu, n'y aurait pas été appelé. — Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes.— Marseille, 31 juillet 1892, VII, p. 303.

71. *Demande d'expertise. Présomptions vagues. Insuffisance.* — Le destinataire ne peut obtenir une expertise ayant pour but de déterminer la cause, la nature et l'importance des avaries subies par ses marchandises, que s'il apporte un commencement de preuve ou une présomption de faute imputable au capitaine. — Rouzaud fils c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 31 octobre 1887, III, p. 579.

72. *Transporteur assuré pour compte des destinataires. Expertise non contradictoire. Défaut de rapport de mer. Déchéance.*— Le transporteur assuré pour compte des destinataires est déchu de tout recours contre les assureurs quand il ne produit, à l'appui de sa réclamation, ni un rapport de mer dûment affirmé, ni une expertise des marchandises avariées contradictoire avec les assureurs. — Cie Morelli c. Figuier-Serre et autres. — Cette, 8 mars 1888. — Montpellier, 19 février 1889, IV, p. 651.

73. ALLEMAGNE. — *Marchandise. Expertise. Preuve contraire.* — Le destinataire a le droit de faire la preuve de l'avarie par toutes sortes de manières, et même en l'état d'une expertise qui conclut à l'absence d'avarie dans la marchandise. — Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

74. *Expertise. Art. 610. Délai. Commencement avant son expiration.* — Le réceptionnaire qui se plaint d'une avarie survenue à la marchandise doit faire procéder à une expertise, conformément à l'article 610; mais il suffit que cette expertise ait été commencée avant l'expiration du délai imparti par cet article. — Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

75. ANGLETERRE. — *Capitaine.*

Responsabilité. Réceptionnaire. Preuve à faire. — Quand une marchandise arrive avariée à destination, le réceptionnaire qui veut rendre le capitaine responsable doit prouver que c'est à son bord que cette avarie s'est produite. — Flinoch c. Gibson. — Cour de session d'Edimbourg, 22 octobse 1890, VI, p. 462.

76. BELGIQUE. — *Vice propre. Capitaine. Charge de la preuve.* — Pour que le capitaine puisse échapper à sa responsabilité, il doit prouver l'avarie par vice propre. — Colignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

77. *Force majeure. Capitaine. Preuve à faire.* — En principe, c'est au capitaine qu'il incombe de prouver la force majeure, qui a donné lieu à l'avarie. — Van der Taelen et consorts c. cap. Cadogan. — Anvers, 22 mars 1893, IX, p. 259.

78. *Force majeure. Vice propre. Capitaine. Preuve à faire.* — Le capitaine est tenu de la réparation intégrale des avaries, à moins qu'il ne prouve la force majeure ou le vice propre. — Verspreuwen c. cap. Fornio. — Anvers, 17 juin 1892, IX, p. 584.

79. *Avarie en cours de route. Cas fortuit. Vice propre. Cas d'exonération. Preuve à faire.* — L'avarie survenue en cours de route étant reconnue, le transporteur en est, en principe, responsable, à moins qu'il ne prouve qu'elle résulte d'un cas fortuit ou d'un vice propre ou encore qu'elle est due à une cause déterminée, prévue par une clause de non-garantie. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 18 décembre 1893, IX, p. 605.

80. EGYPTE. — *Canal de Suez. Echouement. Avaries inévitables. Preuve.* — L'échouage d'un bâtiment dans le canal de Suez ne constitue pas un événement extraordinaire, de nature à surprendre et à mettre en péril subit les navires qui suivent. — C'est au capitaine qui se plaint d'avaries causées à son navire, par suite de la présence dans le canal d'un bâtiment échoué, de prouver que les avaries étaient inévitables. — Cie Nationale c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

81. *Marchandise assurée. Expertise judiciaire contradictoire. Justification suffisante.* — Lorsque la perte subie par l'assuré, par accident de mer, a été évaluée par une expertise ordonnée par justice et effectuée contradictoirement entre les parties, que l'évaluation a eu pour base la valeur qu'aurait eue la marchandise au moment de l'arrivée si elle était restée dans le même état qu'au départ, qu'elle a tenu compte des franchises que s'était réservées l'assureur et qu'elle ne dépasse pas la limite fixée pour l'assurance, l'assuré ne saurait être tenu à aucune autre justification à l'appui de sa demande. — Kirkor Godukian c. Lloyd Bavarois et Cie Russe de Navigation à vapeur. — Alexandrie, 23 mai 1894, X, p. 796.

82. ITALIE. — *Cas fortuit. Force majeure. Armateur. Preuve à faire.* — L'article 400 du Code de commerce est applicable même aux transports maritimes ; aussi, l'armateur et le capitaine sont-ils responsables de la perte ou de l'avarie des choses chargées, à moins qu'elle ne provienne d'un cas fortuit ou d'une force majeure. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

83. *Avarie due à des risques maritimes. Suffisance. Présomptions.* — La preuve de risques maritimes n'est pas soumise à des formes expresses, mais peut résulter de simples présomptions. — Cass. Turin, 19 avril 1887, IV, p. 372.

84. *Expertise. Absence de prestation de serment. Nullité.* — Est nulle l'estimation des dommages arrivés au navire, si elle n'a pas été précédée de la prestation de serment. — Brignetti c. Société Mutuelle Camogliese. — Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

85. TUNISIE. — *Clause de déchargement sous palan. Absence de certificat d'arrimage. Non constatation par expert. Débarquement sans avis au destinataire. Responsabilité.* — Doit être déclaré responsable des dommages subis par la cargaison en cours de route le capitaine qui, arrivant en avaries, ne produit pas de certificat de bon arrimage, ne fait pas constater cet arrimage par expert et décharge les marchandises avant même d'avoir avisé le destinataire de leur arrivée. Il en est ainsi surtout lorsque, d'après la charte-partie, le déchargement devait avoir lieu sous palan. — Claude Mouin c. Morès Montefiore

et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

86. *Marchandise en magasin. Identité non assurée. Défaut d'action.* — Les réclamateurs ne peuvent pas se plaindre utilement d'erreurs ou d'avaries relatives à des marchandises qu'ils ont depuis quelques jours dans leurs magasins, alors qu'ils n'ont pris aucune mesure pour en assurer l'identité. — Farruggia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société « La Providence ». — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

CHAPITRE V
Avaries diverses.

87. France.—*Abordage. Bateau-pilote. Réparation aux frais du navire. Décret de 1806.* — L'article 46 du décret du 12 décembre 1806, qui met à la charge du navire et de la cargaison la perte ou les avaries de la chaloupe du pilote, qui aborde ce navire par un gros temps, doit être étendu aux bateaux-pilotes. — Vieil c. Cie Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1895, X, p. 780.

88. *Affrètement à Philadelphie. Glaces dans la rivière. Danger prévu. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine ne peut être considéré comme en faute, pour avoir affronté un danger de navigation, qui, vu les conditions de temps et de lieu dans lesquelles a été conclu l'affrètement, devait y être naturellement prévu. Spécialement, on ne peut lui reprocher d'avoir quitté le port de Philadelphie, malgré les glaces charriées par la rivière Delaware, quand tel est l'état de ce cours d'eau pendant tout l'hiver et que la navigation s'y opère néanmoins comme d'habitude. — Douai, 14 décembre 1896, IX, p. 716.

89. *Fortunes de mer. Définition. Avarie d'eau douce en cours de route. Vice propre. Preuve. Charge des assureurs.*— Les fortunes de mer, dont répondent les assureurs, comprennent tous les événements arrivés tant sur la mer que par la mer. L'assuré, qui justifie que l'avarie, dont il demande réparation, s'est produite pendant le voyage, n'a pas à préciser l'événement spécial qui en a été la cause. C'est à l'assureur, qui prétend que l'avarie est la suite du vice propre, à administrer la preuve de son exception. Spécialement, lorsqu'une marchandise arrive atteinte d'une avarie, le fait que cette avarie provient de l'eau douce ne saurait suffire pour autoriser l'assureur à prétendre qu'elle est le fait d'une fermentation causée par l'état de trop grande fraîcheur ou d'humidité de la marchandise à l'embarquement, si, du reste, le connaissement ne fait aucune réserve ni constatation à cet égard.— Domergue c. Assureurs. — Marseille, 2 juin 1892, VIII, p. 363.

90. *Force majeure. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine n'est point responsable des avaries occasionnées pendant la route à la cargaison par un événement de force majeure. — Bugge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Nantes, 28 novembre 1892, VIII, p. 359.

91. *Charbons. Combustion spontanée. Vice propre.*— La combustion spontanée d'un chargement de charbons doit être attribuée au vice propre de la cargaison. — Cap. Patronas c. Tricon.—Aix, 8 juin 1886, II, p. 410.

92. *Corps morts. Insuffisance. Avaries. Concessionnaire. Responsabilité.* — La compagnie concessionnaire des engins d'amarrage d'un port est responsable des avaries provenant de l'insuffisance d'un corps mort, et le fait que cet engin n'aurait pas été l'objet d'une réception régulière ou que le système d'amarrage aurait été modifié avec l'autorisation de l'administration, ne saurait la dégager des obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, touchant la solidité et l'entretien de ses ouvrages. — Cie des Corps morts du Port de Bordeaux c. Mac Donald et Thompson et Cie. — Cons. d'Etat, 12 février 1892, IX, p. 460.

93. *Gabare. Usure invisible. Voie d'eau. Cas fortuit.* — Constitue un cas fortuit l'avarie résultant d'une voie d'eau survenue par suite de l'usure latente et invisible d'une gabare qui, ayant été réparée depuis peu de temps, a fait plusieurs voyages, qui permettaient de la supposer en bon état. — Recagno Olcèse et Cazeneuve c. Cie des Messageries maritimes, Benazet, Huni et Geoffre. — Bordeaux, 28 décembre 1894, X, p. 787.

94. *Incendie à bord. Cause indéterminable. Cas fortuit.* — Dans l'impossibilité matérielle de déterminer,

faute de documents, la cause d'un incendie survenu à bord, il convient de l'attribuer à un cas fortuit exonérant le navire de toute responsabilité. — Cap. Curths c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

95. *Incendie. Pétrole et dérivés.* — Le pétrole et ses dérivés ne sont pas des corps sujets à la combustion spontanée. — Henry French c. Rose. — Hâvre, 26 avril 1887, III, p. 48.

96. *Péniche remorquée. Amarre. Mauvais état. Remorqueur. Vitesse normale. Irresponsabilité.* — Un remorqueur n'est pas un voiturier, mais un simple agent de traction. Le remorqueur parvenu en rivière, à la sortie du port, est trop éloigné des péniches qu'il remorque pour avoir une action efficace sur leur direction ; c'est à ces dernières à prendre les précautions nécessaires pour diriger leur marche, notamment, s'il y a lieu, à se servir de gardes montantes qu'il est d'usage d'employer à la sortie des ports. Le remorqueur ne peut donc être déclaré responsable des avaries survenues à une péniche, par suite de la rupture d'une garde montante, si cette rupture est due au mauvais état de l'amarre et non à une vitesse anormale du remorqueur. — Messageries Nationales c. Lecoq et Russe. — Rouen, 4 janvier 1893, IX, p. 11.

97. *Port de relâche. Docks. Déchargement. Erreur de pointage. Réexpédition. Vente nécessaire. Armateur. Responsabilité. Recours.* — Lorsque, dans un port de relâche, le capitaine a chargé la Compagnie des Docks de débarquer toutes les marchandises à destination de ce port, et que, par suite d'une erreur de pointage du second capitaine, une partie de ces marchandises n'a pas été livrée, mais a été transportée dans un port plus éloigné, l'armateur répond envers le destinataire du préjudice qu'il subit, si la confusion des marques a rendu la livraison des marchandises impossible, après réexpédition à leur véritable destination, ou si les avaries survenues en cours de route en ont nécessité la vente. — Martin frères c. Cie de navigation Deutsch Australich Dampfshiffgesllschaft et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 6 mars 1893, IX, p. 50.

98. *Rupture d'un tuyau de la machine. Usure. Vice propre.* — La rupture d'un tuyau en fonte de la machine, qui s'est produite à l'endroit où le métal était devenu très mince, par suite de l'usure, et seulement quatre heures après l'arrivée au port de destination, constitue un vice propre à charge du navire. — Galula c. Philippe. — Aix, 22 janvier 1891, VI, p. 669.

99. *Robinet. Rupture. Vice propre. Réparation. Avarie particulière.* — Lorsqu'il résulte d'une expertise qu'une invasion d'eau est provenue de ce qu'un robinet paraissant fermé était, en réalité, resté ouvert par suite de la rupture d'une dent d'engrenage, ce fait constitue un vice propre caractérisé rendant l'armateur responsable des avaries qui en sont la conséquence. — Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

100. *Remorquage. Avaries au remorqué. Remorqueur. Responsabilité du droit commun.* — Une compagnie de remorquage, dont l'office est simplement de fournir un moteur à des bateaux, qui conservent, d'ailleurs, leur équipage aussi bien que leur chargement, n'est pas, à proprement parler, un voiturier ; dans les rapports du remorqueur, l'article 1784 du C. civ. n'est donc pas applicable. Par suite, la responsabilité du remorqueur, vis-à-vis du bateau remorqué, est celle du droit commun, et est, dès lors, subordonnée à la preuve d'une faute quelconque à sa charge. Il en est ainsi surtout lorsqu'une clause du contrat de remorquage, spécialement intervenu dans l'espèce, porte expressément que la conduite du bateau remorqué s'opèrera par le personnel de la compagnie à laquelle il appartient, et sous sa responsabilité, le remorqueur n'ayant à fournir que la traction. Spécialement, en ce cas, le remorqueur, à la charge duquel aucune faute n'est établie, ne peut être déclaré responsable des dégâts occasionnés à un pont par le choc du bateau remorqué, qui est venu heurter une des piles de ce pont, pendant l'opération du remorquage. — Cie des Messageries nationales c. Cie de touage et de remorquage de l'Oise. — Paris, 26 novembre 1892, VIII, p. 285.

101. *Voiles. Vice d'installation.*

Panneaux. Défaut de fermeture. Faute du capitaine. Assureurs responsables. — Le défaut d'installation des voiles, avant le départ du navire, et le défaut de fermeture des ouvertures, donnant accès du pont dans les chambres et la machine ou autres locaux affectés à un service journalier, ne constituent pas des défectuosités ou insuffisance d'installation pouvant être considérées, soit, comme étant en contradiction avec les certificats de visite, soit comme constituant une défectuosité ou un vice d'installation rendant les assurés non recevables à réclamer aux assureurs le montant des avaries éprouvées par le navire et les frais de la relâche. Et, si les assureurs avaient garanti la baraterie de patron, la faute que des experts relèveraient de ce chef en imputant les avaries et la relâche au défaut d'installation de la voilure et au défaut de fermeture suffisante des panneaux, pendant une tempête, constituerait non une faute à la charge des assurés, mais à la responsabilité des assureurs.— Almarert et Augier c. Assureurs. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 338.

102. ALLEMAGNE. — *Abordage. Fret acquis d'avance. Assureur sur corps. Contribution proportionnelle aux avaries. Bases. Fret net. Valeur du navire au départ.* — Le fret acquis d'avance doit contribuer au paiement des dommages causés au navire abordé. En conséquence, le montant de ces dommages doit être supporté au prorata par l'assureur sur corps et par le fret net, et, d'autre part, la valeur du navire au commencement du voyage.— Deutsche Dampfschiffs-Rhederei c. la Cie Nordeutschen. — Trib. sup. hans., 17 octobre 1892, VIII, p. 570.

103. *Avarie en cours de route. Jet à la mer de la partie avariée. Absence d'obligation pour le capitaine.* — Lorsqu'une partie de la cargaison est avariée, on ne saurait imposer au capitaine, dans l'intérêt des chargeurs, l'obligation de séparer la partie saine de la partie avariée et de jeter cette dernière à la mer. — Cap. Geddes c. Ehlers et Lowenthal. — Tribunal de l'Empire, 22 novembre 1890, VII, p. 442.

104. ANGLETERRE. — *Dommage causé par les rats. Responsabilité du capitaine.*— Est en faute le capitaine d'un navire dont la cargaison a été endommagée par les rats, lorsque ledit capitaine n'a pas pris contre les rats les précautions nécessaires, et malgré la clause du connaissement qui le déclare irresponsable des dommages causés par la vermine.— Philipp frères c. Koop.— Cour sup. du Cap de Bonne Espérance, 20 octobre 1887, I, p. 535.

105. *Echouement à marée basse. Heurt contre un pieu. Propriétaires du quai. Responsabilité.* — Les propriétaires d'un quai, qui louent des places à des navires, sont responsables de l'état du fond sur lequel ces navires vont échouer, quand même ce fond serait perpétuellement sous l'eau. Ils doivent le sonder et l'explorer pour garantir la parfaite sécurité de l'échouement. — Robert Thomson c. Middleton, Son et Cie.— Cour sup. de judicature, 25 février 1889, V, p. 84.

106. *Fuite dans le compartiment à eau. Fortune de mer. Preuve à faire.* — L'armateur qui ne prouve pas la fortune de mer est responsable de l'avarie causée par une fuite qui s'est déclarée dans le compartiment à eau. — Keighley Maxted and C° c. Fyzac et Branfort. — Haute-Cour de justice, 22 et 23 mai 1893, X, p. 459.

107. *Mélange. Vice d'arrimage. Clause « poids, qualité, quantité inconnus ».* — Le mélange de deux marchandises, dû à un vice d'arrimage, est une faute à la charge du capitaine, quand même le connaissement porterait la clause « poids, qualité, quantité inconnus ». — Tally et Cie c. Propriétaires du « James Whishaw ». — Cour du Comité de Hull, 30 mai 1885, I, p. 162.

108. BELGIQUE — *Abordage. Loi hollandaise. Faute commune. Charge propre de chaque navire.* — En cas d'abordage par faute commune, chaque navire supporte ses avaries, d'après la loi hollandaise. — Cap. Hall cap. Owen. — Anvers, 7 juin 1892, VIII, p. 123.

109. *Bois. Bris normal. Freinte.* — Pour le transport des bois, il n'a jamais été admis de freinte résultant du bris normal. — Verspreuwen c. c. cap. Fornio. — Anvers, 17 juin 1892, IX, p. 584.

110. *Locomobile. Avarie prévue. Chômage. Indemnité. Calcul. Surestaries. Assimilation impossible.* — Lorsque le chargeur d'une pièce

lourde (en l'espèce une locomobile) s'est engagé envers l'armateur à l'indemniser du dommage qu'elle pourra lui causer, et que l'avarie prévue s'est produite, le chômage nécessité par les réparations du navire donne lieu à une indemnité qu'on ne saurait qualifier de surestaries. Cette indemnité est due, sans qu'on ait à examiner si le navire, en l'absence d'avarie, eût pu ou non être utilisé, et si les réparations eussent pu ou non être faites au port où le navire serait allé charger, l'armement ne pouvant pas envoyer en mer ni présenter aux affréteurs un navire avarié, ni exiger que les réparations aient lieu au cours de la starie. L'indemnité doit être calculée d'après le tonnage du navire, en tenant compte de la diminution des frais pendant le chômage, et comprendre les dépenses utiles, telles que frais de protêt et de dépêches. — Anvers, 31 mars 1893, VIII, p. 589.

111. *Navire. Vice propre. Certificat de visite.* — Les visites réglementaires qu'un navire a subies élèvent une présomption en faveur du capitaine, quant au bon état des engins et au bon état de navigabilité et d'entretien du navire ; mais cette présomption peut être détruite par la preuve contraire. — Montigny, Preudhomme et consorts c. cap. Weberweg. — Anvers, 23 novembre 1885, II, p. 70.

112. *Robinet du lest d'eau. Défaut de fermeture. Clause d'exonération de la baraterie. Responsabilité.* — Les clauses d'exonération doivent être entendues dans le sens le plus strict. Spécialement, lorsque l'armateur s'est exonéré de la baraterie du capitaine et des fautes de navigation, il demeure responsable du défaut de fermeture d'un robinet d'alimentation du lest d'eau, ces deux faits ne constituant ni une baraterie ni une faute de navigation. — Colignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

113. Brésil. — *Marchandise. Allège. Séjour excessif dans la cale.* — Le capitaine répond du dommage survenu à la marchandise qui a séjourné trop longtemps dans la cale de l'allège et qui a été tardivement déchargée, en dehors de toute faute du destinataire. — Abranche et Cie c. Cie de Navigation du Pacifique. — Rio, 9 février 1891, VIII, p. 406.

114. Danemark. — *Insuffisance de charbon. Déroutement. Avaries. Libération du fret.* — Lorsque la provision de charbon contenue dans un navire, au moment où il entreprend un voyage pour transporter des harengs frais de Danemark en Angleterre, peut être considérée comme insuffisante pour la durée présumée du voyage, eu égard à la force de la machine et à la saison, et que le capitaine a été obligé, pour faire du charbon, de dévier notablement de la route ordinaire, en prolongeant ainsi la durée du voyage, les avaries causées en conséquence à la cargaison autorisent l'expéditeur à ne pas payer le fret à l'armement. — Copenhague, 4 décembre 1890, VIII, p. 410.

115. Grèce. — *Abordage. Dommage. Estimation. Frets à venir non compris.* — On doit faire entrer dans l'estimation du dommage causé par l'abordage les dommages matériels du navire et les dommages qu'on suppose être survenus au moment de l'abordage, mais non les frets à venir. — Enthymios Kapatios c. Hélène Ghoudi. — Athènes, 1892, VIII, p. 596.

116. Italie. — *Abordage. Faute commune. Dommages. Répartition.* — Quand il est reconnu que l'abordage a eu lieu par faute commune, les dommages ne doivent pas être répartis en raison de l'importance des fautes respectives, mais chaque navire supporte les dommages qu'il a effectivement subis. — Cie Fraissinet et Société mutuelle Camogliese, c. Cie d'assurances « La Suisse », Schiaffino, Mortola et autres. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

117. *Mélange. Fortune de mer. Bon arrimage. Irresponsabilité.* — Lorsqu'il y a avarie, par suite du mélange des marchandises, constaté à l'arrivée du navire au port de destination, le capitaine est libéré de toute responsabilité en prouvant, non-seulement une fortune de mer éprouvée par le navire en cours de route, mais aussi le bon arrimage des marchandises. — Noli c. Gattorno et Banque de Gênes. — Gênes, 22 décembre 1891, VIII, p. 422.

CHAPITRE VI
Des Clauses d'exonération des Avaries.

118. France. — *Clause d'exonération. Vice d'arrimage. Responsabilité.* — L'arrêt qui, sans contester en droit la légitimité d'une clause d'irresponsabilité en faveur de l'armateur, l'interprète en ce sens qu'elle n'est applicable qu'aux fautes commises au cours de la navigation, et qui, établissant qu'en fait l'avarie provient d'un vice d'arrimage imputable à l'armateur, rend l'armateur responsable du dommage, ne viole aucune disposition de loi. — Hay c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 179.

119. *Clause d'exonération. Exception pour l'ouverture des vannes. Ouverture du robinet. Vanne. Envahissement de la cale. Armateur responsable.* — Lorsque l'armateur est exonéré par le connaissement des fautes du capitaine, sauf « avaries à la cargaison résultant de l'ouverture des vannes faite mal à propos », on doit considérer comme rentrant dans l'exception prévue par la clause le fait par le capitaine d'avoir ordonné l'ouverture du robinet-vanne pour faire écouler dans le compartiment des machines une voie d'eau qui s'est déclarée dans le coqueron, et d'avoir ainsi, par une erreur de jugement, fait envahir la cale avant et augmenter l'inclinaison du navire, de telle façon que les marchandises qui s'y trouvaient ont subi des avaries. — Cap. Inch c. Esbran. — Hâvre, 8 février 1895, X, p. 591.

120. *Responsabilité subordonnée au chargement. Non-chargement. Preuve à faire.* — La clause qui subordonne la responsabilité de l'armateur à la condition que la marchandise ait été en sa possession lors de la perte ou de l'avarie, ne le dispense pas d'établir qu'elle n'a pas été chargée, le dommage pouvant être postérieur au départ. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

121. *Connaissement. Mention d'embarquement en bon état. Bois en vrac. Avaries intrinsèques.* — La mention, imprimée sur le connaissement, que la marchandise a été embarquée en bon état et bien conditionnée, n'a d'effet qu'en ce qui concerne l'état extérieur du chargement, que le capitaine a pu constater à l'embarquement. Elle ne peut donc avoir pour conséquence de rendre le capitaine responsable des avaries intrinsèques souffertes par un chargement de bois en vrac antérieurement à l'embarquement, le capitaine n'ayant pas la compétence technique nécessaire pour être juge de ces avaries. — Got c. Schiaffino. — Marseille, 15 novembre 1894, X, p. 457.

122. *Connaissement. Remboursement. Valeur intrinsèque. Port de charge.* — Est licite et doit être considérée comme valable la clause d'un connaissement stipulant qu'en cas de perte ou d'avaries à des marchandises, l'armateur n'est tenu que d'en rembourser la valeur intrinsèque, calculée au port de charge et non au lieu du déchargement. — Trib. sup. de la Guyane française, VI, p. 698.

123. *Armateur. Demande d'expertise à l'arrivée. Clause d'exonération. Omission de s'en prévaloir. Non-renonciation.* — L'expertise provoquée par l'armateur au port d'arrivée est un acte conservatoire qui n'implique pas la renonciation au droit de se prévaloir de la clause d'exonération insérée dans le connaissement. Il en est ainsi de l'offre faite par l'armateur de régler amiablement une partie des avaries, alors que cette offre est accompagnée de réserves. De même, le fait par la compagnie de ne pas s'être prévalue, dans des instances précédentes, de la clause d'exonération et d'avoir accepté la responsabilité des manquants provenant de fraudes et de détournements, n'implique pas la renonciation à se prévaloir de ladite clause dans des instances futures. — Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

124. Angleterre. — *Connaissement. Exception de rouille. Avaries causées par la rouille. Marchandises non oxydables.* — La clause du connaissement exceptant la rouille doit s'entendre de la rouille que les marchandises sont de nature à produire elles-mêmes. Conséquemment, le capitaine est responsable des avaries causées par la rouille à des cuirs, marchandise qui, par sa nature, n'est pas oxydable. — Barrow c. William

et C°. — Haute Cour de justice, 4 novembre 1890, VI, p. 467.

125. *Clause d'exonération. Avarie au port de charge. Application.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine, etc., produit son effet, même quand le navire est à quai au port de charge, dès qu'il a une partie de la cargaison à bord. — Tralotti et C° Turnbull Scott et C°. — Haute Cour de justice, 28 août 1893, IX, p. 581.

126. *Clause d'exonération. Ouverture inopportune des soupapes. Exclusion de la clause. Echouement postérieur. Conséquence.* — Lorsque la clause d'exonération stipule que l'armateur reste néanmoins garant des défauts d'arrimage, ouverture inopportune des soupapes, etc., sauf les cas d'abordage, incendie ou échouement, sa responsabilité ne s'applique pas à l'avarie causée par une ouverture inopportune de soupape, si, ensuite, et pour obvier au danger, le capitaine a dû échouer son navire, quoique cet échouement soit postérieur à l'avarie causée par l'ouverture de la soupape. — Tralotti et C° c. Turnbull Scott et C°. — Ibid.

127. *Rupture de tuyau avant le départ. Faute de l'armateur. Clause de négligence.* — La clause de négligence n'exonère pas l'armateur de la responsabilité des avaries survenues aux marchandises, à la suite de la rupture d'un tuyau, quand il est établi que cette rupture est antérieure au départ du navire et qu'elle constitue une véritable faute de l'armateur qui fournissait un navire défectueux. — Price et C° c. Gilroy et sons. — Chambre des Lords, 21 novembre 1892, IX, p. 58.

128. Belgique. — *Clause « any other damage accruing to the within mentionned goods. »* — La clause d'un connaissement visant : « *any other damage accruing to the within mentionned goods* » doit être interprétée restrictivement et comme ayant trait seulement aux avaries *issues* de la marchandise même. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

129. Danemark. — *Exonération du vice propre. Négligence ou imprudence de l'équipage. Responsabilité.* — La clause du connaissement portant que le fréteur ne sera pas responsable des bris ou coulages ou autres dommages ayant leur origine dans la nature des marchandises chargées, ou dans le vice, la faiblesse ou l'insuffisance de l'emballage, ne le soustrait point cependant à la responsabilité des dommages précités, quand ils sont imputables à la négligence ou à l'imprudence de l'équipage. — Copenhague, 18 février 1891, VIII, p. 411.

CHAPITRE VII

Fins de non-recevoir

130. France. — *Avarie. Reconnaissance par le transporteur. Absence de responsabilité.* — La reconnaissance par la compagnie de l'existence des avaries ne constitue pas, à moins d'indication précise de la cause de ces avaries, un aveu d'une faute engageant sa responsabilité. — Cie anonyme de navigation mixte c. Akoun. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 12.

131. *Avarie. Reconnaissance par le transporteur. Journal de bord. Craintes exprimées. Destinataire. Protestation nécessaire.* — Les indications du journal de bord, qui mentionne les incidents d'une traversée pénible et formule des craintes au sujet de la cargaison qui a peut-être subi quelques avaries, ne peuvent être tenues pour une reconnaissance d'avaries qui dispense le destinataire de la marchandise de faire la signification prescrite par l'article 436 du Code de commerce. — Mazel c. Serra. — Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

132. *Destinataire. Art. 435, 436. Inobservation. Déchéance.* — Le destinataire qui a reçu des marchandises avariées est déchu de son recours contre le capitaine, s'il n'a pas eu soin d'accomplir les formalités prescrites par les art. 435, 436 c. com. — Cap. Romallo c. Société des Grands Moulins de Corbeil. — Rouen, 26 août 1887, III, p. 288. — Lappas c. Cie Britih et Foreign. — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203.

133. *Protestation. Délai. Point de départ.* — Le délai de 24 heures, imparti au destinataire pour protester contre les avaries survenues à la cargaison, ne commence à courir que du moment où la livraison est terminée.

— Cap. Courthalan c. Cattanéo. — Aix, 10 janvier 1890, V, p. 484.

134. *Protestation. Délai. Point de départ. Réception. Dépôt. Hangars de la Chambre de commerce.* — Le dépôt d'une marchandise, au débarquement, à Marseille, sous les hangars de la Chambre de commerce, équivaut à la réception. C'est donc dans les vingt-quatre heures de ce dépôt que doit être faite la protestation contre le capitaine, en cas d'avaries, faute de quoi l'action n'est pas recevable. — Cattanéo frères c. cap. Mathias et Assureurs. — Marseille, 29 juin 1893, IX, p. 218.

135. *Protestation. Délai. Point de départ. Réception. Dépôt en douane.* — Le dépôt des marchandises en douane après leur débarquement ne vaut pas réception et ne saurait par lui-même constituer une fin de non-recevoir à l'exercice de l'action d'avarie. Mais la prise de possession par le destinataire peut résulter, en fait, des circonstances qui ont accompagné ou suivi ce dépôt, et le jugement, qui ne s'est pas expliqué sur le moyen tiré de ces circonstances en vue de l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce, doit être cassé pour insuffisance de motifs. — Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Cassation, 31 janvier 1894, IX, p. 707.

136. *Protestation. Délai. Requête en nomination d'experts.* — La requête en nomination d'experts, signifiée dans le délai de 24 heures fixé par l'art. 436 C. comm., pour la constatation des avaries, en matière de transport par mer, constitue une protestation dans le sens de cet article. — Cap. Janes c. Lamotte; — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41. — Cie Transatlantique c. Foucauld; — Cassation, 13 mai 1889, V, p. 12. — Darbon c. Messageries; — Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36. — La Plata c. Dussaud; — Bordeaux, 7 décembre 1892, VIII, p. 521.

137. *Protestation. Forme spéciale. Intention suffisante.* — Les articles 435 et 436 C. com., ne soumettant à aucune forme spéciale les protestations qu'ils prescrivent, en matière maritime, ces protestations peuvent résulter de tout acte et même de toute circonstance de nature à ne laisser aucun doute sur les intentions de la partie qui proteste, par exemple d'une requête présentée au président du tribunal et suivie d'une ordonnance exécutée. — Mazel c. Serra. — Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

138. *Protestation. Equivalents. Volonté manifeste. Rapport du capitaine-expert. Réception sans réserves.* — Le rapport du capitaine-expert, nommé pour surveiller le déchargement, sur la requête même du transporteur, ne saurait être considéré comme contenant une manifestation de volonté de la part du réceptionnaire et ne saurait conserver le droit de ce dernier. L'action du réceptionnaire est éteinte par la prise de livraison pure et simple et l'entrée sans réserves de la marchandise dans les magasins. — Carmouls Houlès c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

139. *Equivalent. Protestation. Lettre missive.* — Les protestations exigées par les articles 105, 432 et 436 du Code de commerce peuvent être suppléées par des actes équivalents et même par des lettres missives. En conséquence, la réception des marchandises par le destinataire ne saurait le rendre non-recevable à demander une indemnité pour avaries, lorsque cette réception a été précédée d'une lettre contenant protestation, et alors surtout que le transporteur lui-même a pris l'initiative d'aviser le destinataire des avaries pour lui épargner des formalités inutiles. — Carmouls Houlès c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 574.

140. *Equivalent. Simple dépêche.* — Le transporteur, qui assure les marchandises qu'il transporte pour compte des destinataires, proteste suffisamment contre l'assureur, en cas d'avaries, quand il télégraphie aux assureurs, dans les 24 heures de la protestation qu'il reçoit lui-même des réceptionnaires. — Cie Morelli c. Figuier-Serre et autres. — Cette, 8 mars 1888, Montpellier, 13 février 1889, IV, p. 651.

141. *Equivalent. Constatation par témoins.* — L'action d'avaries, n'étant recevable que dans le cas où une protestation a été faite à la réception et signifiée dans les vingt-quatre heures, ne saurait être admise, lorsque le réceptionnaire s'est borné, sur le refus de l'agent du trans-

porteur, d'assister à l'ouverture d'une caisse, objet du transport, à faire constater les avaries par deux témoins. — Fraissinet et Cie c. Forcioli. — Cassation, 12 mars 1895, X, p. 738.

142. *Protestation. Lieu de son accomplissement. Port de destination.* —La protestation qui, d'après l'article 435 du Code de commerce, est nécessaire pour réserver au réceptionnaire l'action pour avarie contre le capitaine, doit être faite au point où s'achève l'exécution du contrat de transport. — Carmouls Houlès c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

143. *Demande en justice. Equivalents. Délai.* — La demande en justice ne peut pas être remplacée par des équivalents et doit toujours être introduite dans le délai d'un mois. — Darbon c. Messageries maritimes; — Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36. — Cie Transatlantique c. Foucauld; — Cassation, 13 mai 1889, V, p. 12.

144. *Contrà.* — Les délais prescrits par l'art. 436 du C. de com., n'étant pas d'ordre public, ne courent que du jour où la réclamation a dû se faire, c'est-à-dire du jour où les pourparlers entre le capitaine, les armateurs et le consignataire d'une part et les réclamateurs de l'autre, ont été rompus. — Cap. Janes, Mork Withweill et sons et Currie c. Lamotte et Cie. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

145. *Demande en justice. Délai écoulé. Déchéance. Citation de la partie adverse dans le délai.* — N'encourt par la déchéance édictée par l'art. 435 du Code de commerce, le réceptionnaire d'une cargaison avariée qui proteste dans les vingt-quatre heures, sans faire suivre dans le mois sa protestation d'une demande en justice, si dans ce délai le tribunal est saisi du différend par la partie adverse. — Hain et Sons c. Société des Magasins Généraux.—St-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

146. *Demande en justice. Délai. Expertise contradictoire. Assistance du représentant de l'armateur.* — L'assistance du représentant de l'armateur à l'expertise n'emporte pas renonciation à se prévaloir de la déchéance édictée par l'art. 436 C. comm., comme pour le cas où l'action n'a pas été introduite dans le mois. — Cie Transatlantique c. Foucauld. — Cassation, 14 mai 1889, V, p. 12.

147. *Demande en justice. Délai. Vente avant l'arrivée à destination.* —Si, avant l'arrivée à destination de la marchandise avariée, celle-ci a été vendue d'un commun accord entre les parties, aucune fin de non-recevoir, tirée des art. 425 et 436, ne saurait être invoquée contre l'action du propriétaire. — Cie Neptune c. Pergeline. — Nantes, 16 février 1889, V, p. 644.

148. *Transport par mer. Réexpédition par chemin de fer. Contrats distincts. Réception sans protestation après le transport maritime. Action contre l'armateur. Déchéance.* — La fin de non-recevoir, édictée par l'article 435 du Code de commerce, s'applique aux actions pour avaries de marchandises transportées par mer, puis réexpédiées par chemin de fer sur un point de l'intérieur, lorsque les deux transports ont fait l'objet de deux contrats distincts ; la réception sans protestation, à la fin du transport maritime, par le mandataire chargé de la réexpédition et agissant au nom du destinataire, rend non-recevable toute action de ce genre contre l'armateur. — Cie des Messageries maritimes et Aglot c. héritiers Deschaseaux et autres. — Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

149. Belgique. — *Action en dommages-intérêts. Prescription.* — Lorsqu'il ne s'agit point d'une demande en délivrance de la marchandise, mais d'une action en dommages-intérêts pour avaries à la marchandise qu'il a transportée, le capitaine n'est pas recevable à opposer la prescription de l'action en vertu de l'article 236 de la loi maritime ; les prescriptions sont de stricte interprétation, et l'on ne peut, par analogie, étendre les dispositions qui dérogent au droit commun. — Anvers, 9 février 1892, VII, p. 588.

150. *Art. 232, 233 loi du 21 août 1879. Défaut de protêt. Renonciation des assureurs. Nullité couverte.* — Le protêt prescrit à l'assuré par les articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1879 peut être remplacé par un acte équivalent quelconque, par une réclamation dans la correspondance ; des actes personnels posés par les assureurs, des pourparlers ou une renonciation rendent inutile la signification de la protestation et couvrent la nul-

lité de l'inobservation de cette formalité. — Gauthier c. La Maritime Belge. — Bruxelles, 7 avril 1888, IV, p. 184.

151. Danemark. — *Police d'assurance. Renvoi à la convention du 2 avril 1850. Assuré. Non-constatation de la cause des avaries. Agent de l'assureur. Visite des marchandises à bord. Présence au déchargement.* — Alors même qu'il est stipulé, dans une police d'assurance, que la Convention du 2 avril 1850 (c'est-à-dire les statuts de la Compagnie royale d'assurances maritimes) sera applicable à l'assurance, l'omission par l'assuré de faire procéder à la recherche de la cause de l'avarie, conformément à l'article 165 de cette Convention, ne suffit point à libérer l'assureur de ses obligations, quand l'agent de ce dernier a visité les marchandises sur le navire et assisté à leur déchargement. — Copenhague, 12 avril 1893, X, p. 632.

152. Italie. — *Assurance. Action d'avaries. Action en délaissement. Choix.* — L'action ordinaire en matière d'assurances maritimes est l'action d'avaries, tandis que l'action en délaissement est une action extraordinaire, introduite seulement en faveur de l'assuré, lequel peut toujours, par suite, renoncer à celle-ci pour s'en tenir à celle-là. Pour déroger à ces principes et enlever à l'assuré la faculté de choisir entre l'une et l'autre action, il faut une disposition expresse et formelle ou bien implicitement incompatible avec le droit commun. — Mutuelle Camogliese c. Oneto Schaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 294.

153. *Assurance. Action en délaissement. Exercice. Action subsidiaire d'avaries. Proposition en appel. Rejet. Action d'avaries. Prescription.* — L'exercice de l'action en délaissement n'interrompt pas la prescription de l'action d'avaries. Ne saurait même servir à interrompre la prescription le fait par l'assureur d'avoir, dans l'instance en délaissement, proposé subsidiairement l'action d'avaries, si la demande relative à cette action a été par lui proposée pour la première fois dans l'acte d'appel et a été, par suite, rejetée, aux termes de l'article 190 du Code de procédure civile. — Mutuelle Camogliese c. Oneto-Schaffino. — Ibid.

154. Norvège. — *Assurance. Non-dénonciation à l'assureur. Offre de payer la somme fixée par la dispache.* — La fin de non-recevoir, tirée de ce que l'avarie n'a point été dénoncée à l'assureur dans le délai d'un mois prescrit par l'article 105 de la police générale norvégienne, peut être couverte par une renonciation tacite de l'assureur, notamment lorsqu'il a offert à l'assuré de lui payer la somme fixée par la dispache. — Christiania, 23 novembre 1893, X, p. 800.

155. Tunisie. — *Connaissement. Clause de protestation dans les vingt-quatre heures du déchargement. Délai. Point de départ. Livraison à chaque destinataire.* — Quand un connaissement stipule que « toute réclamation pour dommage ou manquant doit être faite par écrit dans les vingt-quatre heures qui suivent le déchargement », il ne faut pas entendre par ce mot *déchargement* l'opération qui consiste à empiler des marchandises sur le quai, en désordre et à la hâte, sans qu'on ait le temps de les reconnaître. Il ne peut s'agir, dans ce cas, que d'un déchargement définitif, c'est-à-dire que le délai de vingt-quatre heures commence seulement à courir lorsque le transporteur a eu soin de livrer les marchandises, de telle manière que chaque destinataire soit à même de reconnaître immédiatement celles qui lui sont offertes. Spécialement, des fers destinés à plusieurs personnes ayant été débarqués pêle-mêle sur le quai de la douane, le délai fixé pour les réclamations ne court pas tant que le transporteur n'a pas préparé les lots revenant à chaque destinataire. On ne saurait imposer aux réclamateurs de procéder eux-mêmes au pointage et à la division de leurs marchandises, car ils n'auraient pas été obligés de se rendre dans les cales ou sur le pont du navire pour y distinguer et retrouver leur cargaison, si le déchargement avait eu lieu sous palan, et leur situation à cet égard ne saurait être modifiée quand il plaît au capitaine d'empiler en bloc toutes ses marchandises sur le quai pour repartir plus vite. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

156. *Destinataire, Frais de trans-*

port et de débarquement. Paiement à l'agent de l'expéditeur. Avaries. Action contre le transporteur. Absence de déchéance. — Le fait de payer à l'agent de l'expéditeur les frais de transport et de débarquement de la marchandise ne saurait empêcher les destinataires d'agir ensuite contre le transporteur pour les avaries qu'ils découvrent après avoir reçu ladite marchandise. Il en est ainsi, du moins, quand l'expéditeur n'a voulu livrer les connaissements que contre le paiement de tous les frais dont il était responsable envers la compagnie de transports. En pareil cas, les destinataires ne payent les frais dont il s'agit que contraints et forcés et ne s'interdisent nullement de réclamer contre un préjudice qu'ils ne pourront découvrir qu'une fois en possession des connaissements. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et société la Providence. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Chaland, Commissionnaire de transports, Connaissement, Délaissement, Destinataire, Echouement, Expertise, Fins de non-recevoir, Force majeure, Fret, Incendie, Navigation, Navire, Pilotage, Sauvetage.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 57, 87, 102, 108, 115, 116.
Acconier, 50.
Action, 34, 38, 59, 61, 148, 149, 152, 153.
Affrètement, 49, 88.
Allège, 113.
Allemagne, 4.
Amarre, 46, 96.
Angleterre, 5.
Appel, 41, 153.
Armateur, 36, 61, 82, 146.
Arrimage, 68, 85, 107, 117, 118.
Assurance, 64.
Assureur, 40.
Autriche, 6.
Bateau-pilote, 87.
Batelier, 56.
Belgique, 7.
Bois, 109, 121, 123.
Brésil, 8.
Cale, 113, 119.
Canal de Suez, 80.
Capitaine, 36, 40, 67, 75, 77, 78, 88, 101, 103, 104.
Capitaine-visiteur, 68.
Certificat de navigabilité, 63.
Certificat de visite, 62, 111.
Chambre de commerce, 53, 134.
Charbon, 91, 114.
Chemin de fer, 148.
Chili, 9.
Chômage, 110.
Classement, 45.
Colombie, 10.
Combustion spontanée, 66, 91.
Compartiment à eau, 106.
Compétence, 46, 47.
Congrès de Bruxelles, 1.
Congrès de Gênes, 2, 37.
Connaissement, 60, 61, 121, 155.
Conseil de préfecture, 46.
Consignataire de navire, 51.
Corps mort, 92.
Costa-Rica, 11.
Danemark, 12.
Déchargement, 51, 52.
Délaissement, 34, 39, 54, 152.
Demande en justice, 143, 145, 147.
Dépêche, 140.
Dispache, 154.
Docks, 97.
Douane, 135.
Eau douce, 89.
Echouement, 80, 105, 126.
Eclairage, 54.
Egypte, 13.
Endossement, 60.
Engins, 46, 52.
Espagne, 14.
Etat, 58.
Etats-Unis, 15.
Expertise, 45, 64, 70-74, 81, 84, 136, 138, 146.
Fait initial, 44.
Finlande, 16.
Force majeure, 65, 77, 78, 82, 90.
France, 3.
Freinte, 109.
Gabare, 93.
Gabarier, 52.
Glaces, 88.
Grèce, 17.
Guatemala, 18.
Haïti, 19.
Hangars, 134.
Honduras, 20.
Incendie, 94, 95.
Italie, 21.
Japon, 22.
Jet à la mer, 103.
Lettre missive, 139.
Livre de bord, 67.
Locomobile, 110.
Loi allemande, 55.
Loi hollandaise, 108.
Magasin, 86.
Mélange, 108, 117.
Mexique, 23.
Monaco, 24.
Navire, 54, 111.
Nicaragua, 25.
Norvège, 26.
Panneaux, 101.
Pays-Bas, 27.
Péniche, 96.
Pérou, 28.
Permis de navigation 62.
Perte totale, 34.
Pétrole, 95.
Police d'assurance, 151.
Ponton-grue, 53.
Port, 47, 54, 97, 122.
Portugal, 29.
Prélarts, 51.
Prescription, 34.
Procès-verbal, 45.
Protestation, 133-142, 155.
Quai, 50, 53.
Rapport de mer, 72.
Rats, 104.
Règles d'York et d'Anvers, 36, 48, 49.
Règlement, 47, 48, 57.
Relâche, 47.
Remorquage, 96, 100.
République Argentine, 30.
Responsabilité, 50-53, 55, 56, 75, 85, 92, 118.
Robinet, 99, 112.
Rouille, 124.
Russie, 31.
Sentence arbitrale, 45.
Serment, 84.
Soupape, 126.
Suède, 32.
Surestaries, 110.
Témoins, 41.
Turquie, 33.
Tuyau, 98, 127.
Usure, 93, 98.
Vannes, 119.
Vente, 97, 147.
Véritas, 63.
Vices de construction, 45.
Vice propre, 62, 63, 65, 66, 76, 78, 79, 89, 91, 98, 99, 111, 129.
Voie d'eau, 93.
Voiles, 101.
Voiturier, 56.
Voyage, 47, 64.

AVARIE COMMUNE

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Du caractère et de la fixation de l'avarie.* — Chap. IV. *Quels dommages et quelles dépenses sont avaries communes.* Sect. 1. *Echouement.* Sect. 2. *Frais d'assistance et de remorquage.* Sect. 3. *Jet à la mer.* Sect. 4. *Relâche.* Sect. 5. *Autres cas d'avarie commune.* Sect. 6. *Frais accessoires.* Sect. 7. *Justification des avaries communes.* — Chap. V. *Du règlement des avaries communes.* Sect. 1. *Du règlement en cas de faute du capitaine.* — Sect. 2. *Du mode de règlement.* — Sect. 3. *De la contribution.*

CHAPITRE I

Législation.

1. Règles d'York et d'Anvers. Généralités. — I, p. 80, 82.

2. Pertes de débris ou autres. Objets déjà endommagés. Défaut de contribution. — I, p. 82.

3. Dommage causé par les opérations du jet et pour éteindre un incendie. — I, p. 82.

4. Contribution. Fixation. — I, p. 83.

5. Jet à la mer. — VI, p. 339.

6. Débris. Coupement. — VI, p. 340.

7. Forcement de voiles. — V, I, p. 341.

8. Allègement d'un navire échoué. — VI, p. 341.

9. Renflouement. Avarie aux machines. — VI, p. 341.

10. Echouement volontaire. — VI, p. 341.

11. Chargement et matériel brûlés comme charbon. — VI, p. 342.

12. Relâche. Frais. — VI, p. 342.

13. Déchargement. Dommage. — VI, p. 344.

14. Déduction sur le coût des réparations. — VI, p. 344.

15. Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche. — VI, p. 344.

16. Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice. — VI, p. 347.

17. Réparations temporaires. — VI, p. 347.

18. Valeurs contributives. — VI, p. 347.

19. Perte de fret. — VI, p. 347.

20. Incendie. Extinction. — VI, p. 360.

21. Révision des règles d'York et d'Anvers. Décision du Congrès de Liverpool (M. B. Morel Spiers). — VI, p. 339.

22. Règlement. Caractères. Congrès international d'Anvers. — I, p. 426, 429.

23. France. — Règlement. Droit des créanciers hypothécaires. Trav. prép., loi du 10 juillet 1885. — I, p. 218.

24. Allemagne. — Caractère. Classification. Principes (C. de com. allemand). — III, p. 392.

25. Contribution. Navire. Privilège. Règles de Hambourg. — I, p. 279.

26. Angleterre. — Caractère. Classification. Principes. — III, p. 395.

27. Législation des avaries grosses en Belgique (M. Ouwerx). — III, p. 516.

28. Brésil. — Législation des avaries grosses au Brésil (M. Ouwerx). — III, p. 517.

29. Chili. — Législation sur les avaries grosses au Chili (M. Beauchet). — III, p. 795.

30. Espagne. — Principes du Code de commerce. — V, p. 316 et 326.

31. Italie. — Dispositions du Code de commerce, relativement aux règles concernant la classification des avaries communes, le jet et la contribution. — II, p. 114.

32. Contribution. Code de commerce. Réforme. — VII, p. 491.

33. Pays-Bas. — Code de commerce néerlandais. Principes. — IX, p. 419.

34. République Argentine. — Législation des avaries grosses. (M. Ouwerx). — III, p. 513.

35. Russie. — Principes du Code maritime russe. — X, p. 701.

36. Suède. — Contrebande (marchandises de). Jet pour soustraire le navire à la saisie. Non-lieu à règlement d'avarie grosse. — III, p. 109.

CHAPITRE II

Doctrine.

37. France. — Caractères généraux de l'avarie commune (M. L. de Valroger). — I, p. 266, 419.

38. De la transformation de l'avarie particulière en avarie commune. Du caractère du péril nécessaire à cette transformation (M. Marais). — VI, p. 92.

39. Avarie occasionnée par la faute du capitaine. Clause d'irresponsabilité de l'armateur. Influence sur le caractère de l'avarie (M. Marais). — VII, p. 606.

40. Etude sur les règles d'York et d'Anvers (M. Hie). — VII, p. 470.

41. Belgique. — Définition. Masse contributive. Faute de l'un des intéressés. Règlement. Loi du port de reste. Loi internationale (M. Jacobs). — I, p. 666.

42. Les avaries communes dans le droit belge (M. Jacobs). — VI, p. 606.

CHAPITRE III
Du caractère et de la fixation de l'avarie.

43. FRANCE. — *Péril imminent. Salut commun.* — Doivent être considérées comme communes les avaries qui dérivent d'un péril imminent et ont pour cause le salut commun du navire et de son chargement. — Hancen c. Mutel, Alibert et Adam et Cie. — Douai, 7 juin 1894, X, p. 389.

44. *Caractère irrévocable. Fixation.* — Le caractère d'avarie commune est irrévocablement fixé au moment où s'accomplit soit le fait accidentel résultant de la force majeure, soit l'acte volontaire ayant pour objet le salut commun. — Carlson c. Foucher, Ducormier et Cie Gén. d'assurances maritimes ; — Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275. — Gordon et Cie c. Savare ; — Caen, 30 avril 1890, VI, p. 441.

45. *Caractère. Fixation irrévocable. Renflouement. Délibération de l'équipage.* — Le caractère de l'avarie étant irrévocablement fixé au moment même où s'accomplit l'acte ou l'accident qui la fait naître, l'avarie particulière ne saurait être transorfmée en avarie commune par cette considération que les dépenses de renflouement auraient été précédées par une délibération de l'équipage portant qu'elles devaient être faites à tout prix dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. — Morck c. Mandelberg. — Poitiers, 11 février 1889, IV, p. 639.

46. *Caractère. Fixation. Fait initial. Rupture de l'arbre de couche. Délibération de l'équipage.* — Le caractère de l'avarie, soit particulière, soit commune, est irrévocablement fixé au moment où s'accomplit le fait qui y donne naissance, et le caractère de l'avarie ainsi déterminé réagit sur les dommages qui en ont été la conséquence nécessaire. La rupture de l'arbre de couche d'un navire à vapeur, occasionnée par fortune de mer, étant une avarie particulière et le capitaine ayant pour devoir de la réparer, la relâche effectuée dans ce but, quoique précédée d'une délibération de l'équipage, ne constitue elle-même qu'une avarie particulière. Il en est de même des frais de remorquage du navire dans le port de relâche par un navire dont on a réclamé l'ssistance en pleine mer. Il en serait toutefois autrement si, au moment de la résolution de relâcher et de réclamer l'assistance d'un remorqueur, le navire et la cargaison avaient couru un danger imminent. — Cap. Carlson c. Réclamateurs. — Rouen, 2 juillet 1886, II, p. 298.

47. *Caractère. Transformation. Péril imminent. Fait nouveau.* — Il n'est fait exception au principe que le caractère de l'avarie se détermine par le fait initial, que dans le cas de péril imminent régulièrement constaté, cas où se produit une situation nouvelle, génératrice d'une nouvelle avarie, qui, tout en se rattachant au même fait, doit être appréciée d'après les règles qui lui sont propres. — Génestal et Delzons c. cap. Moore. — Rouen, 15 juillet 1889, V, p. 337.

48. *Caractère. Transformation. Avarie particulière. Conséquences.* — Les conséquences directes et indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avarie commune à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le salut commun. — Cap. Whyte c. divers ; — Marseille, 8 juin 1892, VII, p. 702. — Cap. Loranis c. Humbert et Noël ; — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 435.

49. *Caractère primordial. Transformation. Dépenses pour le salut commun.* — Bien que le caractère primordial de l'événement en détermine généralement les conséquences, il n'en est pas cependant ainsi lorsqu'il s'agit de dépenses faites à la suite d'un échouement fortuit pour le salut commun du navire et de la cargaison. — Lefebvre et fils c. cap. Dour. — Hâvre, 2 décembre 1890, VI, p. 437.

50. *Echouement. Avarie particulière. Transformation. Jet à la mer. Relâche. Avarie commune.* — Lorsqu'après l'échouement fortuit d'un navire, qui constitue une avarie particulière, le capitaine, pour parer à un danger imminent, a fait jeter une partie de la cargaison à la mer dans l'intérêt commun et s'est fait remorquer dans un port où, pour faire ses réparations, il a dû opérer le débarquement de la cargaison restée à bord, les manquants résultant du jet et les avaries causées par le débarquement

des marchandises sont avaries communes et ne sauraient être mis à la charge du capitaine. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

51. *Sacrifices pour le salut commun. Marchandise. Vice propre.* — Lorsque les sacrifices faits pour le salut commun du navire et de la cargaison sont dus au vice propre de la marchandise, le capitaine peut se faire indemniser par le propriétaire de cette marchandise de tout le préjudice que le sinistre lui a occasionné. — Cap. Patronas c. Tricon et Cie. — Aix, 8 juin 1886, II, p. 410.

52. ANGLETERRE. — *Condition. Sacrifice intéressant le navire, le fret et le chargement.* — Il n'y a pas d'avarie commune quand le sacrifice n'intéresse pas simultanément le navire, le fret et le chargement. — J. Temperley et Cie c. M'Kinnon. — Haute-Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

53. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Conséquences. Admission en avaries communes. Non-lieu.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine permet bien à l'armateur de décliner toute responsabilité résultant d'une faute du capitaine, mais ne l'autorise pas à réclamer l'admission en avaries communes des conséquences de cette faute. — Mary Thomas Steamship Cie c. Globe Marine Ins. Cie. — Haute-Cour de justice, 27 juillet 1893, IX, p. 576.

CHAPITRE IV

Quels dommages et quelles dépenses sont avaries communes.

SECTION 1
Echouement.

54. FRANCE. — *Déchargement. Allègement. Dépense. Règles d'York et d'Anvers.* — Les règles d'York et d'Anvers ne reproduisant pas la distinction faite par le Code de commerce français entre l'échouemement volontaire et l'échouement fortuit, il y a lieu, au cas où un navire est échoué et où, pour le renflouer, le chargement, le charbon des soutes et les provisions du navire ou l'un d'eux sont déchargés, d'admettre en avaries communes les dépenses d'allègement, location d'allège et frais de réembarquement s'il y en a d'encourus, ainsi que la perte et le dommage en résultant. — Waller c. Stephens et Manson. — Rouen, 12 août 1891, VII, p. 143, et 14 décembre 1891, VII, p. 656.

55. *Echouement fortuit. Danger imminent. Frais de relâche. Jet à la mer. Manquants.* — Lorsqu'après l'échouement fortuit d'un navire, qui constitue une avarie particulière, le capitaine, pour parer à un danger imminent, a fait jeter une partie de la cargaison à la mer dans l'intérêt commun et s'est fait remorquer dans un port où, pour faire ses réparations, il a dû opérer le débarquement de la cargaison restée à bord, les manquants résultant du jet et les avaries causées par le débarquement des marchandises sont avaries communes et ne sauraient être mis à la charge du capitaine. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

56. *Echouement volontaire. Crainte d'abordage. Frais d'allègement. Marchandise déjà débarquée.* — Lorsque, pour éviter un abordage, le capitaine fait échouer volontairement le navire, les frais faits pour l'alléger après l'échouement et tous les autres frais de l'opération consécutive à l'échouement doivent être classés en avaries communes. Mais, si une partie de la marchandise avait été antérieurement débarquée, cette partie ne doit pas entrer dans le calcul de la part contributive de la marchandise, laquelle part doit être seulement calculée sur la portion qui se trouvait à bord lors de l'échouement. — Rennes, 29 février 1893, IX, p. 22.

57. *Parages difficiles. Crues probables. Bois de Quebracho. Densité supérieure à celle de l'eau. Réparations au navire.* — On doit considérer comme faites pour le salut commun les dépenses nécessitées pour relever le navire échoué, lorsqu'il est constant que le navire, et partant la cargaison, couraient les plus grands dangers par suite de la situation des lieux et des crues probables ; et alors surtout que le chargement se compose de bois de Quebracho dont la densité est supérieure à celle de l'eau, ce qui rend tout sauvetage impossible. — Lefebvre et fils c. cap. Dour. — Hâvre, 2 décembre 1890, VI, p. 437.

58. ALLEMAGNE. — *Renflouement. Avarie de machine.* — Les dommages résultant de l'échouement d'un

navire ne rentrent dans la catégorie des avaries grosses que s'ils réunissent les conditions de l'art. 702 du Code de commerce. Les frais occasionnés par la tentative de renflouage d'un navire à l'aide de sa propre machine ne rentrent dans les avaries grosses que si les mesures prises ont le caractère de mesures extraordinaires. — Edward Howard c. James Mills. — Tribunal de l'Empire, 6 décembre 1884, II, p. 50.

59. Brésil. — *Indemnité des services rendus pour le sauvetage. Mandataire des assurés.* — On doit considérer comme *avarie grosse* l'indemnité réclamée à l'assureur pour les services de sauvetage du navire abandonné par le capitaine. Celui qui, en procédant au sauvetage, a agi comme mandataire des propriétaires de la cargaison, doit s'adresser à ses mandants pour obtenir la rémunération des services qu'il peut leur avoir rendus. — Cie Phénix de Pernambuco c. Vieira Perdigao. — Cour de Rio-Janeiro, 27 août 1884, I, p. 650.

60. Italie. — *Echouement volontaire.* — L'échouement volontaire, délibéré pour sauver le navire et la cargaison d'un péril imminent, constitue une avarie commune et donne lieu à la contribution de la cargaison, si le péril provient d'un cas fortuit, comme un choc ou un abordage, et non du vice et de la vétusté du navire. — Barbaroux c. cap. X. — Cass., Turin, 19 avril 1887, III, p. 372.

61. Pays-Bas. — *Renflouement. Dommage à l'hélice et à la machine.* — Les dommages occasionnés à l'hélice et à la machine pendant que le capitaine faisait machine en arrière pour se remettre à flot ne constituent pas une avarie commune, quand il n'est pas prouvé que le navire et le chargement étaient en danger, et que les dommages n'ont pas été faits à dessein. La simple crainte de faire une voie d'eau ne saurait être considérée dans tous les cas comme un danger immédiat mettant l'existence du navire en question. — Rotterdam, 31 octobre 1883, I, p. 263.

Section 2

Frais d'Assistance et de Remorquage

62. France. — *Frais d'assistance. Absence de délibération. Faute du capitaine. Vice propre.* — En admettant que les frais d'assistance puissent être classés en avaries grosses, lorsqu'ils ont été exposés sans délibération préalable des principaux de l'équipage, il faut au moins, pour qu'ils aient ce caractère, que les événements qui ont rendu l'assistance nécessaire et causé le péril commun ne procèdent pas de la faute du capitaine ou du vice du navire. S'il y a faute ou vice propre, les avaries sont toujours des avaries particulières au navire. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Caen, 5 décembre 1893, X, p. 25.

63. *Assistance réclamée dans l'intérêt commun. Indemnité. Transaction par l'armateur.* — Doit être classé en avarie commune, comme fait dans l'intérêt commun, le paiement effectué en vertu d'une transaction intervenue entre le capitaine du navire sauvé et les armateurs du navire qui a prêté son assistance, lorsque les conditions ne paraissent pas être exagérées, et qu'à défaut de transaction, une saisie prolongée par les délais de la loi anglaise eût entraîné une perte de temps considérable. — Gordon et Cie c. Savare. — Caen, 30 avril 1890, VI, p. 441.

64. *Dérangement de la machine. Contrat d'assistance avec un remorqueur. Avarie particulière au navire.* — Lorsqu'un navire, s'étant trouvé, par une mer belle et sous une faible brise, dans l'impossibilité de faire fonctionner sa machine, a fait un engagement avec un remorqueur pour achever son voyage, bien qu'il n'y eût aucun danger immédiat, ainsi que cela résulte du rapport de mer et de cette double circonstance que le capitaine a traité sans consulter l'équipage et a tout d'abord refusé les offres d'un premier remorqueur, l'assistance obtenue dans ces conditions constitue un simple remorquage et ne saurait entrer en avaries grosses. Vainement donc le capitaine invoquerait-il la règle X d'York et d'Anvers, qui n'est applicable qu'aux relâches. — Cap. Levrains c. Humbert et Noel et Wolter. — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 435.

65. *Frais de remorquage. Accident de machine. Vice propre.* — Les frais de remorquage ne sont avaries communes qu'autant que le remorquage a été nécessité par un danger

actuel et imminent, et qu'il est devenu une mesure de salut commun. Spécialement, au cas où un accident est survenu à la machine d'un vapeur, soit par un vice propre, soit même par cas fortuit, le remorquage auquel on a eu recours pour terminer le voyage ne constitue qu'une avarie particulière, si le navire et la cargaison ne couraient aucun danger. — Angst Koch et Cie c. Rubattino et Cie. — Montpellier, 29 mai 1886, II, p. 542.

66. *Frais de remorquage. Temps calme. Danger*. — Il peut y avoir danger pour un navire malgré le temps calme; et les frais de remorquage, étant faits pour le salut commun, doivent être admis en avarie commune. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

67. *Remorquage hors d'une passe. Retard évité. Danger non prouvé*. — L'avarie n'est commune que tout autant que le sacrifice ou la dépense résulte directement d'un acte accompli de toute nécessité en vue du salut commun. En conséquence, ne constituent pas une avarie commune des frais de remorquage qui n'ont été exposés qu'en vue de faciliter la sortie du navire d'une passe où des vents contraires pouvaient retarder sa sortie ou la rendre difficile, alors qu'il n'est pas démontré que la prolongation du mouillage dans ladite passe constituât un danger imminent. — Assureurs c. Wahlstrom et Guy. — Bordeaux, 31 janvier 1894, X, p. 180.

68. *Remorquage. Avaries à la machine. Fonctionnement excessif. Surchauffage*. — Quand un vapeur, à la suite d'avaries survenues à sa machine, se fait remorquer par un autre navire, et que, pendant le voyage, il prête, néanmoins, assistance au remorqueur en faisant fonctionner sa machine à basse pression, les nouveaux dommages survenus de ce chef ne peuvent être classés en avaries communes que s'il y a un fonctionnement excessif opéré en vue de l'utilité commune et ayant entraîné un surchauffage extraordinaire. A défaut, les dommages dont s'agit ne constituent que des avaries particulières au navire. — Cap. Tranchemer c. Estrangin. — Marseille, 19 avril 1887, III, p. 67.

69. *Renflouement. Détermination suivant l'intention. Tribunaux. Appréciation*. — Les frais de renflouement constituent des avaries communes ou particulières suivant qu'ils ont été faits ou non dans l'intérêt et pour le salut communs, et les tribunaux sont souverains appréciateurs du caractère que revêt l'avarie suivant les circonstances. — Brown c. Hutter. — Cassation, 3 janvier 1893, VIII, p. 276.

70. Angleterre. — *Remorquage extraordinaire. Engagement exagéré pris par le capitaine. Réduction*. — L'engagement pris par le capitaine, postérieurement au péril, en vue de rémunérer un remorquage extraordinaire, peut être réduit à la valeur exacte du navire et n'est pas opposable tel quel aux chargeurs, s'il atteint un chiffre disproportionné avec le service rendu. — Océan Steamship C° c. Anderson Tritten C°. — Haute Cour de justice, 10 juillet 1885, I, p. 247.

Section 3
Jet à la mer.

71. France. — *Jet pour le salut commun*. — Sont avaries communes les avaries occasionnées par les choses jetées à la mer pour le salut commun. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

72. *Petit cabotage. Chargement sur le tillac*. — Dans la navigation au petit cabotage, le capitaine a le droit de charger des marchandises sur le tillac sans le consentement des chargeurs. Il suit de là que le jet pour le salut commun des marchandises ainsi chargées constitue une avarie commune à laquelle le fret, le navire et la cargaison doivent contribuer, suivant les dispositions de l'article 401. — O'Sheelan c. Veuve Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

73. Angleterre. — *Chargement sur le pont. Défaut d'autorisation*. — Malgré toute coutume opposée, le fait de charger des marchandises sur le pont, quand le connaissement stipule le contraire, constitue une violation du contrat. Le jet d'une pontée, ainsi faite sans le consentement du chargeur, ne donne lieu à aucune contribution. — Ch. des Lords, 7 décembre 1886, II, p. 722.

74. Etats-Unis. — *Sacrifice volontaire. Jet avant la rupture des*

amarres. — Pour pouvoir réclamer la contribution pour jet à la mer, il faut que le sacrifice ait été volontaire. Si les marchandises ont été enlevées par un coup de mer, avant qu'une des amarres, qui retenaient la pontée, ait été rompue, il n'y a pas lieu à contribution. — Cour de district Nord de New-York, 6 août 1885, I, p. 527.

75. TUNISIE. — *Jet. Faute du capitaine. Clause « franc d'avaries grosses. »* — Le fret n'est pas dû sur les marchandises jetées pour le salut commun lorsque le jet est le résultat d'une faute imputable au capitaine, ou bien lorsque les marchandises jetées ne peuvent pas donner lieu à un règlement d'avaries communes, soit parce qu'elles étaient chargées sur le pont, soit parce qu'elles avaient été embarquées avec la clause : « franc d'avaries grosses et réciproques ». — Claude Monin c. Morès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

SECTION 4

Relâche.

76. FRANCE. — *Forcement de voiles. Frais de relâche.* — Il y a lieu de classer en avaries grosses les frais d'une relâche opérée pour le bien et le salut commun, lorsque le navire se trouvait presque désemparé après un forcement de voiles. — Cap. Luigi d'Ancona c. Simmonds. — Hâvre, 24 juin 1885, I, p. 497.

77. *Rupture de l'arbre de couche. Tempête. Absence de vice propre.* — Il n'y a pas lieu d'attribuer au vice propre la rupture de l'arbre de couche qui s'est produite à la suite d'une tempête ; en conséquence, les frais de relâche et de débarquement occasionnés par la réparation de l'arbre de couche doivent être classés en avarie commune. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

78. *Vapeur. Accident à la machine. Péril imminent.* — Sont avaries communes l'indemnité de remorquage et les frais de relâche nécessités, après délibérations pour le salut commun, par l'état d'un steamer désemparé de sa machine et dans l'impossibilité de continuer son voyage à la voile. Les dépenses postérieures à la relâche, faites dans l'intérêt particulier soit du navire, soit de la cargaison, doivent demeurer à la charge de celui à qui elles profitent. — Cap. Larsen c. André fils. — Dunkerque, 22 décembre 1885, I, p. 607.

79. *Epidémie à bord. Danger pour le navire et la cargaison. Délibération.* — Une maladie épidémique, (en l'espèce le scorbut), survenue à bord et donnant lieu de craindre que, la manœuvre du navire devenant impossible par suite de l'insuffisance des hommes valides, le bâtiment et la cargaison ne soient totalement perdus, autorise l'admission en avarie commune de la relâche décidée par le capitaine après consultation des principaux de l'équipage, alors d'ailleurs qu'on n'établit contre lui aucune faute ayant pu influer sur le développement de la maladie. — Collet, Taverne et fils c. cap. Dakin. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 463 ; Cassation, 18 juillet 1894, X, p. 159.

80. *Voie d'eau. Péril imminent. Avarie. Transformation.* — Les frais de relâche occasionnés par une réparation à faire au navire, en l'espèce une voie d'eau à boucher, bien qu'étant classés comme avarie particulière par l'art. 403, p. 3, doivent être admis en avarie commune si, par suite d'un fort coup de vent, le navire désemparé s'est trouvé dans l'impossibilité de manœuvrer et de résister aux gros temps. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Cass., 29 mars 1892, VII, p. 514.

81. *Accident de machine. Vice propre.* — On doit refuser d'admettre en avaries grosses les frais de remorquage et de relâche d'un navire à vapeur, lorsque ce remorquage et cette relâche ont eu pour objet la réparation d'avaries survenues dans la machine, si l'équipage n'a pas été appelé à donner son avis sur ces opérations et si, au moment où le capitaine a décidé de faire remorquer son navire et de relâcher, la cargaison et le navire ne couraient aucun péril. Il en est ainsi surtout lorsque rien ne démontre que les avaries de la machine soient dues à la fortune de mer et que les circonstances permettent, au contraire, de les attribuer au vice propre de la chaudière. En pareil cas, les dépenses faites pour préserver les marchandises pendant la durée de la réparation de la machine doivent également rester à la charge

du navire. — Cap. Larsen c. André. — Douai, 17 mai 1886, II, p. 143.

82. *Voie d'eau. Absence de fortune de mer. Vice propre.* — Si la voie d'eau qui a nécessité la relâche ne peut être attribuée à un événement de mer, surtout en l'absence de tempête, mais à l'état défectueux du navire, les frais de relâche doivent être classés en avaries particulières. — Cap. Williams c. Lemaire frères et Assureurs. — Dunkerque, 9 avril 1888, IV, p. 26.

83. *Absence de péril imminent.* — Bien qu'une relâche ait été résolue dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, si cette relâche a été motivée, non par un péril imminent, mais uniquement par la crainte de s'exposer à un instrument de transport défectueux, elle ne constitue pas une avarie commune, mais elle se rattache directement à l'avarie particulière du navire. — Cap. Marvin c. Assureurs, Langstaff, etc. — Rouen, 24 mai 1886, II, p. 523.

84. *Relâche dans la Baltique. Hiver. Absence de péril imminent.* — La relâche en hiver, dans un port de la Baltique, en dehors d'un péril imminent dûment établi, est un incident habituel de cette navigation et ne peut être admise en avaries communes. — Cap. Sehl c. Trystam et Cie. — Dunkerque, 23 mai 1893, IX, p. 732.

85. *Rupture de l'arbre de couche. Absence de péril imminent.* — Constituent une avarie particulière les frais de relâche occasionnés par la rupture de l'arbre de couche d'un navire à hélice, s'il ne résulte pas de la délibération de l'équipage que le navire a relâché pour échapper à un péril imminent, s'il en résulte seulement qu'il « ventait fort » et que, dans l'intérêt commun et pour échapper au vent, le navire a dû relâcher. — Carlson c. Foucher, Ducormier et Cie Générale d'Assurances maritimes. — Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275.

86. *Délibération de l'équipage. Intérêt personnel du capitaine. Avarie particulière.* — La relâche d'un navire en cours de route doit, même lorsqu'elle a eu lieu à la suite d'une délibération de l'équipage motivée sur le bien et le salut commun du navire et de la cargaison, être considérée comme avarie particulière, lorsqu'il est constant qu'en fait et en réalité elle a été décidée par le capitaine dans son intérêt personnel et afin d'opérer, suivant ses convenances, dans le port de son choix, les réparations que la vétusté du navire rendait nécessaires. — Sundbye c. Pavages en bois. — Cass., 8 juin 1891, VII, p. 8.

87. *Dépenses après délibération et pour le salut commun. Clause initiale. Abordage. Faute du capitaine. Clause d'exonération.* — Les dépenses faites, en cours de voyage, aprés délibération de l'équipage, pour le bien et le salut commun, doivent, alors même qu'elles ont eu pour cause initiale un abordage imputable au capitaine, être classées en avaries communes, du moment où l'armateur est exonéré par la charte-partie de la responsabilité des fautes du capitaine. Spécialement, il en est ainsi des frais de relâche, de réparations provisoires et autres, faits à la suite de cet abordage. — Oriental Steam Ship Company c. Génestal et Delzons. — Cassation, 6 février 1895, X, p. 721.

88. *Incendie. Faute du capitaine. Clause d'exonération.* — Il convient de classer en avarie commune les frais d'une relâche décidée sans délibération à la suite d'un incendie, mais en vue du salut commun et en présence d'une situation désespérée, lorsque cette double circonstance résulte du rapport de mer déposé par le capitaine. Il en est ainsi alors même que ces frais ont été occasionnés par la faute du capitaine, si l'armateur était exonéré des fautes de ce dernier par une clause de la charte-partie. — Crowley et Little c. Saint frères. — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

89. ALLEMAGNE. — *Relâche forcée. Péril imminent. Frais de voyage. Avarie grosse.* — Le voyage de relâche forcée constitue une avarie commune, lorsqu'un danger imminent est couru par le navire et la cargaison. — Boyes et Ruyter c. Siemers et Cie. — Oberlandg. de Hambourg, 17 décembre 1887, III, p. 737.

90. *Relâche forcée. Port en dehors de la route du navire. Frais de remorquage et pilotage. Frais indispensables.* — Les frais de remorquage et de pilotage pour parvenir à un port situé hors de la route du navire, doivent être compris dans le règlement d'avaries, si lesdits frais ont été

indispensables et si les seules ressources du navire ne lui eûssent pas permis d'atteindre, sans danger pour le salut commun, le port de relâche. — Boyes et Ruyter c. Siemers et Cie. — Ibid.

91. Belgique. — *Frais admis en avarie grosse. Enumération. Règles VII et VIII d'York et d'Anvers.* — Les règles VII et VIII d'York et d'Anvers, combinées avec les principes sur la matière, rangent parmi les avaries communes les frais de relâche faite pour le bien et le salut communs tant du navire que de la cargaison, notamment les frais d'entrée et de sortie, les gages et la nourriture de l'équipage, les frais de débarquement, de rembarquement, de réarrimage et de magasinage de la cargaison. — Cap. Hunderwadt c. Witthoff et Cie. — Anvers, 17 juin 1886, III, p. 84.

92. *Déchargement dans un port de détresse. Intérêt commun. Cas fortuit. Règle IX d'York et d'Anvers.* — La règle IX d'York et d'Anvers, disant que « le dommage causé à la cargaison par le débarquement dans un port de relâche ne sera pas admis en avarie commune, au cas où cette cargaison aura été débarquée à l'endroit et de la manière en usage dans ce port pour des navires non en détresse », ne doit pas s'entendre des dommages arrivés à la cargaison par suite du débarquement anormal et précipité du navire, qui sont une suite ordinaire et directe des mesures d'intérêt commun, mais des dommages résultant d'un cas fortuit qui n'a ni rapport ni connexité avec ces mesures d'intérêt commun. — Cap. Hunderwadt c. Witthoff et Cie. — Ibid.

93. Pays-Bas. — *Echauffement de la cargaison.* — Les frais causés dans un port de relâche qu'on a dû gagner dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison à la suite de l'échauffement du chargement, ne doivent pas être entièrement supportés par la cargaison, mais ils doivent être répartis comme avarie grosse, entre le navire, le fret et la cargaison. — Etat néerlandais c. cap. Bona. — Sent. arb. d'Amsterdam, 3 mai 1888, IV, p. 103.

Section 5

Autres cas d'avaries communes

94. France. — *Echouement. Renflouement. Abordage.* — L'abordage fortuit survenu entre un navir échoué et le navire qui cherchait à le renflouer, est la conséquence directe du concours donné à ce navire. Les dépenses, réparations et surestaries qui sont la suite de cet abordage doivent être admises en avarie commune. — Société d'exportation des volailles et autres c. cap. Whyte. — Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

95. *Allègement. Navire devant franchir la barre d'un fleuve. Marchandise mise sur allèges avant l'arrivée du navire.* — Lorsque des avaries sont occasionnées à des marchandises mises sur une allège pour diminuer le poids et la calaison d'un navire qui doit franchir une barre de fleuve, il faut, pour que ces dommages puissent être classés en avaries communes, que les marchandises aient été ainsi mises sur l'allège dans un but de salut commun. Il faut, en d'autres termes, que la mise sur l'allège d'une partie des marchandises constitue un sacrifice volontaire fait dans le but de préserver le navire et sa cargaison d'un péril auquel ils seraient sûrement exposés, si cette mesure n'était pas adoptée. Mais, lorsque la marchandise avait été chargée sur l'allège avant l'arrivée du navire au port de charge et que l'avarie s'est produite la veille du jour où le navire est arrivé audit port pour prendre sa cargaison, il ne peut y avoir lieu à un règlement d'avarie commune. — Rodocanachi c. Fraissinet et Cie. — Marseille, 17 mai 1887, III, p. 67.

96. *Coupe des apparaux. Accident de mer. Règle IV d'York et d'Anvers.* — La règle IV d'York et d'Anvers n'excepte implicitement de sa prescription que les sacrifices présentant, dès l'origine, un caractère volontaire. En conséquence, la coupe des apparaux à la suite d'un accident de mer rentre dans l'application de cette règle et ne peut être classée en avarie commune. — Cap. Dakin c. Collet, Taverne et fils. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 463.

97. *Forcement de voiles.* — Les pertes et avaries résultant d'un forcement de voiles ordonné par le capitaine pour permettre au navire d'échapper à un péril imminent doivent être classées en avaries grossses. — Cap. Luigi d'Ancona c. Simmons. — Hâvre, 24 juin 1885, I, p. 497.

98. *Incendie. Cas fortuit. Mesures prises pour le salut commun*. — Les mesures prises pour éteindre un incendie déclaré à bord d'un navire, alors qu'aucune faute n'est imputable au capitaine et que l'incendie est dû à un cas fortuit, doivent être appréciées et jugées comme prises pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison. En conséquence, les dommages résultés de l'exécution de ces mesures doivent être classés et remboursés comme avaries grosses. — Cap. Fletcher c. Réclamateurs. — Hâvre, 5 mai 1886, II, p. 170.

99. *Incendie à bord. Frais d'extinction. Frais de sauvetage. Gages et nourriture de l'équipage. Frais d'expertise*. — Les frais faits pour éteindre l'incendie et assurer la salvation du navire et de la cargaison doivent être admis en avaries grosses; il en est de même des gages et nourriture de l'équipage pendant l'arrêt nécessité par l'incendie, des frais d'expertise, prélarts et autres. — Cap. Curthz c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

100. *Mâture sacrifiée. Abandon et sauvetage postérieurs. Navire chargé de bois*. — Lorsqu'un navire a été sauvé par un sacrifice volontaire, les événements ultérieurs n'influent que sur la valeur des capitaux contribuables, mais ne sauraient faire disparaître l'action en contribution. Spécialement, lorsque la mâture d'un navire a été volontairement coupée pour empêcher le navire de chavirer, qu'ensuite le navire a dû être abandonné par son équipage, et qu'il a été enfin, après son abandon, trouvé en mer et remorqué dans un port par un sauveteur, l'abandon et le sauvetage n'enlèvent pas au capitaine l'action en règlement d'avaries communes à raison du sacrifice de la mâture. Dans de pareilles circonstances, la considération que le navire était chargé de bois et aurait aussi bien flotté s'il eût chaviré, ne saurait suffire pour faire regarder le sacrifice comme inefficace, un navire chaviré ayant bien moins de chances d'être aperçu et de facilité à être remorqué qu'un navire flottant sur sa quille. — Cap. Andreasen c. Romand et Vernazza. — Marseille, 30 avril 1884, I, p. 124.

101. *Rupture d'un tuyau de la bâche*. — La rupture d'une partie du tuyau de décharge de la bâche d'un vapeur ne constitue pas un vice propre, alors surtout que le vapeur est vieux et qu'il a eu de grosses mers. Cet accident et ses suites peuvent donner lieu à un règlement d'avaries communes. — Cap. Philippe c. Galula. — Marseille, 17 décembre 1890, VI, p. 453.

102. *Objets de bord brûlés comme combustibles*. — Lorsque les événements de la navigation ont occasionné une consommation de combustible supérieure aux prévisions normales, et que, quoique les affréteurs eussent fourni la quantité de charbon réputée suffisante, le capitaine, craignant de manquer de charbon, a dû brûler un mélange de ce combustible et d'autres objets de bord ou de la cargaison, il n'y a faute ni de la part des affréteurs ni de celle du capitaine, et les dommages en résultant ne peuvent que donner lieu à un règlement d'avaries communes. — Caillol et Saintpierre c. Somme et Watpie et cap. Simonsen. — Marseille, 2 mai 1888, IV, p. 78.

103. *Voile sacrifiée*.— Le sacrifice volontaire d'une voile doit être considéré comme une avarie commune. — Flornoy et fils c. Ch. Simon. — Nantes, 7 août 1886, III, p. 51.

104. Allemagne.—*Incendie à bord. Frais d'extinction*. — Les dommages causés dans l'extinction de l'incendie à bord constituent une avarie grosse. — Cie gén. d'assurances pour les transports maritimes fluviaux et terrestres à Dresde c. le Norddeutsche Lloyd à Brême. — Tribunal sup. hans, 3 novembre 1886, III, p. 210.

105. Angleterre. — *Abordage. Navire abordé*. — On ne peut mettre à la charge du navire abordeur la somme que le navire abordé a dû payer à sa cargaison dans le règlement des avaries communes qui ont eu lieu après l'abordage, pour éviter une perte totale. — Haute-Cour de Justice, 4 septembre 1891, VII, p. 332.

106. *Réparations au navire. Frais de magasinage, rembarquement, droits de port. Absence de danger. Avarie particulière*.—Si, en principe, les frais de magasinage et de rembarquement de la marchandise, ainsi que ceux de port et de pilotage, doivent être classés en avaries communes, ces frais doivent

être à la charge du navire, lorsqu'ils ont été motivés par les réparations qu'on devait lui faire. — Chambre des Lords, 12 mai 1895, I, 167.

107. Belgique. *Allègement. Barre d'Yénikalé. Perte.* — N'est pas une avarie commune la perte des marchandises qui ont péri pendant leur séjour en allège, pour permettre au navire de franchir la barre qui sépare la mer d'Azof et la mer Noire, allègement prévu et autorisé par la charte-partie. — Lambo et Matthys, de Bien et de Vooght, et Jansen c. cap. Pearce. — Anvers, 30 avril 1886, III, p. 84.

108. *Allègement. Barre d'un fleuve.* — Les dommages survenus à des marchandises mises sur allège pour franchir la barre d'un fleuve, si l'allège est hors d'état de faire le trajet, ne constituent pas des avaries communes. — Cap. Shaw c. Samuel et Friedeberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75.

109. Tunisie. — *Clause « franc d'avaries communes ». Tuyaux de grès. Bris. Vice d'arrimage.* — Le bris de tuyaux de grès, par suite d'un vice d'arrimage, constitue une avarie particulière, et ne saurait tomber sous le coup de la clause « franc d'avaries communes », insérée dans la charte-partie. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 3 mars 1893, IX, p. 310.

Section 6

Frais accessoires.

110. France. — *Assureurs. Intervention. Réduction des frais. Honoraires.* — Il y a lieu de comprendre dans le règlement d'avaries communes les honoraires demandés par les assureurs pour l'intervention de leurs agents, si, grâce à leur zèle, les dommages ont été moindres et les frais réduits. — Cap. Curtles c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

111. Angleterre. — *Echouement. Agent de l'armateur. Services extraordinaires au navire.* — L'armateur qui rend des services extraordinaires à son navire échoué et à la cargaison a droit à une rémunération, car on ne peut considérer ces services extraordinaires comme l'exécution pure et simple des obligations résultant pour lui du contrat d'affrètement. Et, s'il résulte des circonstances que l'armateur, au lieu de rendre lui-même ces services extraordinaires, les a fait rendre par son agent, la rémunération due à ce dernier doit être supportée par l'ensemble des intéressés. — Rose et Purves c. Banque d'Australasie. — Chambre des Lords, 20 mars 1894, X, p. 289.

112. Belgique. — *Courtiers. Commission extraordinaire.* — Il y a lieu de comprendre dans un règlement d'avaries la commission extraordinaire revenant aux courtiers. — Cap. Hack c. Kruger et Société John Cockerill. — Anvers, 2 février 1889, V, p. 110.

Section 7

Justification des avaries communes.

113. France. — *Délibération de l'équipage. Condition non essentielle. Moyen de preuve. Rapport de mer. Condition suffisante.* — D'après les termes de l'article 400 du Code de commerce, la délibération de l'équipage n'est pas une condition de l'avarie commune, mais seulement un mode de preuve du péril encouru et de la nécessité du sacrifice accompli, et il peut y être suppléé par un autre mode, notamment par le rapport de mer dressé en conformité de l'article 242. — Crédit agricole c. la Mélusine et la Prévoyance; — Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594. — Cap. Luigi d'Ancona c. Simmonds; — Hâvre, 24 juin 1885, I, p. 497. — Lefebvre et fils c. cap. Dour; — Hâvre, 2 décembre 1890, VI, p. 437. — Crowley et Little c. Saint frères; — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

114. *Délibération de l'équipage. Défaut. Péril imminent. Fin de non-recevoir.* — Si l'absence de délibération n'est pas admise par la jurisprudence comme une fin de non-recevoir absolue, il est tout au moins nécessaire de la justifier par l'urgence du péril. — Cap. Williams c. Lemaire frères et assureurs. — Dunkerque, 9 avril 1888, IV, p. 26.

115. *Délibération de l'équipage. Absence de sacrifice volontaire.* — Une délibération préalable de l'équipage ne suffit pas à donner aux faits constitutifs de l'avarie le caractère d'avarie commune. — Cap. Symons c. Génestal et Delzons. — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659.

116. *Expertise. Rapport de mer. Délibération de l'équipage.* — Les renseignements présentés à la justice ou les attestations d'une expertise ne sauraient prévaloir contre les constatations du rapport de mer et de la délibération de l'équipage. — Carlson c. Foucher, Ducormier et Compagnie générale d'Assurances maritimes. — Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275.

117. *Navire. Cote au Véritas. Rapports de mer. Certificats de navigabilité. Présomption de bon état. Avaries par fortune de mer. Vice propre.* — Les présomptions résultant des certificats de navigabilité, de la cote au Véritas et des rapports de mer ne peuvent être détruites que par la preuve formelle du vice propre. En l'absence de cette preuve, les avaries survenues en cours de route par fortunes de mer sont avaries communes. — Cap. Delaplanche c. Assureurs. — Hâvre, 20 décembre 1892, VIII, p. 353.

118. Egypte. — *Echouement. Frais de renflouement. Avarie commune. Conditions. Danger. Délibération. Salut commun. Déposition de l'équipage devant le consul.* — Les frais de renflouement d'un navire fortuitement échoué ne pourraient constituer une avarie commune que s'il est établi qu'ils ont été faits en cas de danger, après délibération motivée et pour le salut commun. Cette preuve ne peut résulter de simples dépositions, même assermentées, du capitaine et de l'équipage devant leur consulat, au port de déchargement. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et consorts. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

CHAPITRE V

Du règlement des avaries communes.

Section 1

Du règlement en cas de faute du capitaine.

119. France. — *Faute du capitaine. Chargeur sacrifié. Droit de provoquer le règlement. Recours des autres.* — La faute du capitaine n'a pas pour effet de modifier la nature de l'avarie, qui demeure avarie commune; elle lui interdit seulement de faire supporter aux autres intéressés une part de contribution à une avarie qui ne s'est produite que par suite de cette faute. Mais le chargeur, dont la marchandise a été sacrifiée volontairement dans l'intérêt et pour le salut commun, a le droit incontestable de demander cette contribution et de provoquer le règlement d'avarie, sauf aux contribuants à se faire rembourser par le capitaine ou l'armateur des sommes mises à leur charge. — Cap. Murray et Woods c. Verminck et autres. — Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

120. *Faute du capitaine. Non-lieu à contribution.* — Lorsqu'un sacrifice fait pour le salut commun a été rendu nécessaire par une faute précédente du capitaine, ce dernier ne peut exercer contre le propriétaire de la cargaison une action en contribution pour avarie commune. — Cap. Rose c. Vernazza aîné; — Marseille, 9 janvier 1888, III, p. 594. — Cap. Inch c. Esbran ; — Hâvre, 8 janvier 1895, X, p. 591.

121. *Abordage. Capitaine. Faute.* — Le capitaine reconnu coupable d'un abordage ne peut former contre les chargeurs ou leurs assureurs une demande en contribution d'avaries communes, pour la réparation des dommages qui en sont résultés. — Assureurs c. Scotto et Freeman. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 531.

122. *Charbon. Insuffisance. Sacrifice des objets du bord.* — Le capitaine d'un vapeur, qui n'a pas mis à bord la quantité de charbon nécessaire pour tout le voyage et qui a dû alimenter ses fourneaux avec des objets du bord, n'est pas fondé à demander l'admission de ces objets en avarie commune. — Cap. Beasley c. Bendit Limburger et autres; — Marseille, 29 avril 1891, VI, p. 695. — Verminck c. cap. Murray ; — Marseille, 10 décembre 1891, VII, p. 321. — Cyprien Fabre c. James Knott; — Marseille, 28 mars 1893, IX, p. 53, et Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488. — Cap. Beasley c. Schlœsing frères ; — Aix, 23 mars 1893, IX, p. 181.

123. *Charbon. Insuffisance. Sacrifice des objets du bord. Faute du capitaine. Recours des contribuants.* — La faute de l'armement ou du capitaine n'empêche pas le chargeur, dont la marchandise a été brûlée par suite du manque de charbon, de demander par voie de contribution aux

autres chargeurs le remboursement de sa perte. — C'est en ce sens que doit être entendue la règle IX des Règles d'York et d'Anvers 1890 ; et ce règlement d'avaries communes laisse intact le droit des intéressés de recourir contre l'armateur et le capitaine pour se faire rembourser par ces derniers, à raison de leur faute, le montant de la contribution mise au compte de chaque chargeur. — Cap. Murray c. Verminck. — Marseille, 10 décembre, 1891, VII, p. 321; Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

124. *Clause d'exonération. Ouverture du robinet-vanne. Voie d'eau. Avaries aux marchandises. Avarie grosse. Non-lieu.* — Lorsque l'armateur est exonéré par le connaissement des fautes du capitaine, sauf « avaries à la cargaison résultant de l'ouverture des vannes faite mal à propos », on doit considérer comme rentrant dans l'exception prévue par la clause le fait par le capitaine d'avoir ordonné l'ouverture du robinet-vanne pour faire écouler dans le compartiment des machines une voie d'eau qui s'est déclarée dans le coqueron, et d'avoir ainsi, par une erreur de jugement, fait envahir la cale avant et augmenter l'inclinaison du navire, de telle façon que les marchandises qui s'y trouvaient ont subi des avaries. — Cette manœuvre inopportune constitue une faute du capitaine, et ses conséquences ne sauraient, par suite, être classées en avaries grosses. — Cap. Inch c. Esbran. — Hâvre, 8 janvier 1895, X, p. 591.

125. *Clause d'exonération. Faute du capitaine. Avarie grosse. Non-lieu.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine doit s'entendre uniquement de la responsabilité de l'armateur envers l'affréteur à raison des avaries particulières dont celui-ci pourra souffrir ; elle ne s'étend point au navire. — En conséquence, les armateurs ne peuvent pas demander aux chargeurs de contribuer aux avaries lorsqu'elles sont la conséquence d'une faute du capitaine, en prétendant qu'en acceptant la clause d'exonération, ils ont renoncé à se prévaloir d'aucune faute ou baraterie du capitaine. — Cap. Symons c. Génestal et Delzons. — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659.

126. BELGIQUE. — *Faute du capitaine. Classement en avarie grosse.* — Les questions de responsabilité pour les fautes du capitaine sont indépendantes de la classification et du règlement des avaries, et leur examen reste soumis aux tribunaux ordinaires. — Un dommage classé en avarie commune par les dispacheurs peut être mis à la charge du capitaine, si l'avarie commune a été la conséquence d'une faute du capitaine. — Collin Van Hal et A. et E. Davidis c. cap. Young et cap. Howe. — Anvers, 26 mars 1887, III, p. 87.

SECTION 2
Du mode de règlement.

127. FRANCE. — *Chargements divers. Stipulations différentes pour le règlement. Loi française.* — En l'état de plusieurs chargements dont les uns ont été faits sous l'empire des règles d'York et d'Anvers, et les autres sans qu'il ait rien été stipulé à cet égard, le règlement d'avaries communes doit être fait suivant la loi française. — Cap. Mitchel c. Réclamateurs. — Hâvre, 4 juin 1890, VI, p. 166.

128. *Conflit de lois. Loi du port de reste. Usage de Bordeaux.* — Dans l'hypothèse d'un conflit de lois en matière d'avaries communes, la contribution doit être établie, non d'après la loi du pays auquel le navire appartient, mais d'après celle du port de reste. Cette règle, certaine dans les rapports des chargeurs et du capitaine, est également applicable dans les relations des assureurs avec les assurés. Tel est, d'ailleurs, l'usage suivi sur la place de Bordeaux.—Crédit agricole c. la Mélusine et la Prévoyance. — Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594.

129. *Règlement d'après les règles d'York et d'Anvers. Convention. Validité.* — Lorsque, dans un contrat d'assurance, les parties ont convenu de se soumettre, pour le règlement des avaries, aux règles d'York et d'Anvers, indiquant ainsi manifestement leur volonté de déroger aux lois françaises, il échet pour le tribunal, chargé de statuer sur un litige né de ce contrat, d'appliquer exactement lesdites règles qui, bien que sans caractère législatif, n'en sont pas moins devenues la loi des parties par suite de leur acceptation à titre de conven-

tion. — Waller c. Stephens et Manson. — Rouen , 12 août 1891 et 14 décembre 1891, VII, p. 143 et 656.

130. *Règlement d'après les règles d'York et Anvers. Règles de 1890. Présomption.* — C'est aux règles d'York et d'Anvers 1890 qu'il faut se référer pour le règlement des avaries, s'il est constant que les parties ont contracté postérieurement à la publication de ces règles, et cela bien que la formule du connaissement ait été imprimée sous l'empire des règles de 1877. — Waller c. Stephens et Manson. — Rouen, 14 décembre 1891, VII, p. 656.

131. *Règlement. Port de destination. Compétence. Ordre public.*— L'action qui a pour objet unique un règlement d'avaries communes ou action en contribution, étant *réelle* de sa nature, doit être portée, à moins d'une impossibilité absolue et constatée, devant le tribunal du port de destination, lorsque le déchargement se fait dans un port français. Cette règle de compétence n'est pas d'ordre public, et l'on peut convenir que le règlement sera fait ailleurs qu'au port de déchargement ; mais, pour déplacer la juridiction, il faut l'accord unanime des intéressés. — Piganeau c. Cazalis et Assureurs. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

132. *Règlement. Compétence. Tribunal du port de reste. Règlement amiable commencé ailleurs.*— La demande en règlement d'avarie commune doit être poursuivie devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve le port de déchargement du navire. En conséquence , lorsque les parties ont d'abord procédé à un règlement amiable et que, plus tard, en l'état de la nullité de ce premier règlement, l'un des intéressés désire procéder à un règlement régulier, c'est devant le tribunal du port de déchargement, seul compétent pour en connaître, que la demande formée à cet effet doit être portée. — Guichard frères c. Ferran. —Marseille, 18 août 1887, III, p. 320.

133. *Règlement ailleurs qu'à destination. Délivrance du chargement. Engagement exigé du destinataire. Réserves. Caution.* — Lorsqu'un affrètement indique que les avaries communes, s'il y en a, seront réglées ailleurs qu'au lieu de destination, le capitaine n'est pas fondé à subordonner la délivrance du chargement à un engagement du consignataire de payer sa part éventuelle d'avaries communes. Le consignataire ayant toujours le droit de constater, en principe, qu'il y avait lieu à règlement, remplit suffisamment son obligation à cet égard en acceptant les réserves du capitaine de former devant le tribunal compétent son action en contribution, et en lui offrant caution pour le paiement, s'il y a lieu. — Allatini et Cie c. Florio Rubattino. — Marseille, 16 septembre 1890, VI, p. 565.

134. *Règlenent dressé en pays étranger. Force obligatoire.* — Le règlement d'avaries dressé par des experts nommés en pays étranger est obligatoire pour tous les intéressés, à quelque nationalité qu'ils appartiennent. — Flornoy et fils c. Ch. Simon. — Nantes, 7 août 1886, III, p. 51.

135. *Règlement fait au port de reste opposable à l'assureur.*— Le règlement d'avaries communes intervenu au port de reste entre le capitaine et les chargeurs est, dans la limite du contrat d'assurance, obligatoire pour l'assureur, encore qu'il n'ait pas été mis en cause, pourvu que ce règlement ait été fait régulièrement par le tribunal compétent, en conformité des art. 414 et 416 C. com., et qu'il ne renferme, par la faute de l'assuré, aucune disposition préjudiciable à l'assureur. — Crédit agricole c. La Mélusine et La Prévoyance.— Bordeaux, 27 mai 1885, I, p. 594.

136. *Règlement. Assureurs. Intervention forcée. Compétence.* — Le règlement d'avaries communes ne lie l'assureur que s'il a été fait judiciairement et par le tribunal compétent, c'est-à-dire en conformité des art. 414 et 416 du Code de commerce. En conséquence, lorsqu'il a été mis en cause dans une instance entre l'armateur et les chargeurs tendant à établir ce règlement, l'assureur a qualité pour invoquer la compétence spéciale organisée par les articles précités, même dans le cas ou les intéressés directement à la contribution (l'armateur et les chargeurs) renonçent à s'en prévaloir. Dans ce cas, ne s'applique pas la disposition de l'art. 181 du C. pr. civ. relative à la garantie, l'assureur appelé en intervention par l'assuré n'ayant pas la qualité de garant. Mais

cette compétence spéciale ne peut être invoquée par l'assureur, lorsque l'assuré exerce son recours direct contre lui en vertu d'un règlement d'avaries régulièrement établi. — Piganeau c. Cazalis et autres. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

137. *Assureurs. Intervention forcée. Jugement par défaut. Opposition. Tribunal incompétent.* — L'opposition à un jugement par défaut a pour effet d'anéantir ce jugement à l'égard de toutes les parties en cause, surtout quand l'objet de la contestation est indivisible de sa nature, et notamment si l'opposition a pour conséquence nécessaire de remettre en question à l'égard de tous les intéressés la compétence du juge saisi. Spécialement, il en est ainsi dans l'hypothèse où, un prêteur à la grosse sur un navire ayant actionné en remboursement l'armateur de ce navire, celui-ci a formé contre le prêteur pris comme porteur des connaissements des marchandises chargées une demande reconventionnelle en règlement d'avaries communes, suivie immédiatement d'une demande en intervention forcée contre les assureurs, lorsque le tribunal incompétent, saisi de l'action en règlement d'avaries, a rendu un jugement contradictoirement entre le prêteur à la grosse et l'armateur, et, par défaut, à l'égard des assureurs. — Piganeau c. Cazalis et autres. — Ibid.

138. *Armateur. Mandataires. Règlement d'avaries communes. Négligence. Déchéance. Responsabilité envers l'armateur.* — Le propriétaire d'un navire, qui a chargé des mandataires de faire régler des avaries avec mission spéciale de surveiller la procédure à suivre pour arriver au règlement, est fondé à agir en dommages-intérêts contre ses mandataires lorsque la procédure a été si négligemment suivie par eux que l'action du propriétaire s'est vue écartée par une fin de non-recevoir tirée de l'article 435 C. com., pour n'avoir pas été introduite dans les délais prévus par cet article. En pareil cas, le propriétaire a droit, non seulement à la somme qu'il a perdue par la faute de ses mandataires, mais encore aux intérêts de ladite somme à dater du jour où la demande en paiement des avaries aurait dû être introduite par eux, puisque la condamnation prononcée eût remonté à ce jour et eût été productrice d'intérêts. — Hansen c. Mutel, Alibert, Adam et Cie. — Douai, 7 juin 1894, X, p. 389.

139. *Règlement. Délai écoulé. Assignation de l'affréteur. Déchéance.* — L'action du capitaine en règlement d'avaries communes n'est pas recevable si elle n'a été intentée dans le délai d'un mois à dater de la protestation faite conformément à l'article 435. Le capitaine ne peut être relevé de cette déchéance en invoquant l'assignation reçue par lui de l'affréteur dans le délai légal et tendant à contester le caractère commun de l'avarie. — Cap. Schulter c. Pajot. — Cassation, 26 octobre 1892, VIII, p. 279.

140. *Règlement. Fin de non-recevoir. Art. 436. Délai. Fin des pourparlers. Point de départ.* — Le délai d'un mois, prévu par l'art. 436, suspendu pendant toute la durée des pourparlers, commence à courir à partir du moment où ces pourparlers ne sont plus établis. — Kellermann c. Bourdon et Cie. — Dunkerque, 17 juin 1890, VI, p. 66.

141. ALLEMAGNE. — *Demande en rédaction de dispache. Créance de navire. Prescription annale. Point de départ.* — La demande, fondée sur l'article 730, d'avoir à dresser une dispache, et ensuite d'avoir à fournir l'indemnité fixée par cette dispache, est une demande secondaire, donc une créance de navire, au sens de l'art. 757. Ces créances se prescrivent pour un an; et l'article 906, 4°, indique que, d'une façon générale et sauf exception, « la prescription commence.... à l'expiration du jour de l'échéance de la créance ». — Cie Gén. d'assurances pour les transports maritimes fluviaux et terrestres à Dresde c. Le Norddeutsche Lloyd à Brême. — Trib. sup. hans., 2 novembre 1886, III, p. 210.

142. *Dispache. Rédaction. Obligation du capitaine. Armateur responsable.* — Le capitaine est tenu de faire dresser sans retard la dispache. S'il contrevient à cette obligation, il se rend responsable envers chacun des intéressés. L'armateur répond de cette obligation imposée au capitaine. — Cie gén. d'assurances pour les transports maritimes fluviaux et terrestres

à Dresde c. La Norddeutsche Lloyd à Brême. — Ibid.

143. Angleterre. — *Assureurs. Paiement de la quote-part. Chargeurs. Contestation du règlemeut. Annulation par justice. Armateur. Recours.* — Quand l'assureur maritime, qui s'est engagé à payer les avaries communes d'après le règlement à établir au lieu de reste, a payé sa quote-part en conformité avec ce règlement, l'armateur ne peut plus ensuite lui réclamer un paiement supplémentaire, sous prétexte que ce règlement a été rejeté par les chargeurs et annulé par le tribunal compétent. — Mary Thomas Steamship Cie c. Globe Marine Ins. Cie. — Haute-Cour de justice, 29 avril 1893, IX, p. 576.

144. *Clause « les assureurs acceptent le règlement d'avaries fait à l'étranger ». Vérification.* — La clause par laquelle l'assureur s'engage à accepter le règlement d'avaries communes, dressé à l'étranger, autorise pourtant cet assureur à vérifier s'il y a réellement eu lieu à un règlement quelconque. — Temperley et Cie c. M'Kinnon. — Haute-Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

145. Belgique. — *Contrat nommant des dispacheurs. Absence de compromis. Compétence.* — Une convention par laquelle les porteurs de connaissements, le capitaine et les autres intéressés nomment des dispacheurs aux fins « d'établir et de déterminer le montant des avaries subies par le navire et la cargaison, ainsi que le caractère de ces avaries, d'en faire la classification et la répartition, les parties s'engageant à se conformer au règlement à intervenir et à supporter, chacune pour ce qui la concerne, la quote-part des avaries et dépenses qui tombera à leur charge », ne constitue pas un compromis, donnant aux dispacheurs compétence pour statuer sur la responsabilité du capitaine en ce qui concerne les avaries, soit particulières, soit communes. — Collin Van Hal et A. et E. Davidis c. cap. Young et cap. Howe. — Anvers, 26 mars 1887, III, p. 87.

146. *Règlement. Stipulation qu'il se fera d'après les règles d'York et d'Anvers. Absence de clause compromissoire.* — La clause d'un connaissement, portant que les avaries doivent se régler à Hambourg d'après les règles d'York et d'Anvers, ne peut être interprétée comme une clause compromissoire donnant aux dispacheurs de Hambourg le droit de trancher définitivement les contestations, surtout si l'une des parties n'a adhéré à la convention nommant les susdits dispacheurs que sous réserve d'appel. — Cap. Hundewadt c. Witthoff et Cie.—Anvers, 17 juin 1886, III, p. 84.

147. *Règlement. Dispacheurs. Mandat. Tribunaux.* — Lorsque les parties se sont engagées à se conformer au règlement de dispache à intervenir, à supporter chacune pour ce qui la concerne la quote-part des avaries lui attribuée par les dispacheurs et à en payer le montant à la première demande qui lui en sera faite, elles ont conféré aux dispacheurs la qualité d'arbitres chargés de trancher leur différend et non celle d'experts, qui est leur qualité habituelle. Dans ces conditions, le tribunal de commerce ne peut s'immiscer dans un examen que les parties ont confié exclusivement aux dispacheurs, ni rendre l'avis qu'ils ont donné exécutoire. En effet, ayant pouvoir d'arbitres, leur sentence doit être rendue exécutoire par le président du tribunal de première instance. — Anvers, 21 avril 1891, VII, p. 72.

148. *Règles d'York et d'Anvers. Règle IV. Manquant résultant du débarquement en relâche.* — L'article IX des règles d'York et d'Anvers s'applique aussi bien en cas de manquant que lorsqu'il s'agit de tout autre dommage subi par la marchandise. — Cap. Norton c. Mendl. — Anvers, 7 janvier 1888, III, p. 755.

149. Espagne. — *Prescription. Action en contribution. Dérogation conventionnelle.* — Il n'y a pas lieu de tenir compte de la prescription que l'article 995 du Code de commerce abrogé (art. 951 du code en vigueur), établit pour pouvoir réclamer leur quote-part aux intéressés dans une avarie commune, quand les parties ont convenu de contribuer à ce qui pourrait être dû, aussitôt que le règlement serait terminé et que la responsabilité de chacun serait fixée. — Trib. sup. de Madrid, 21 février 1885, III, p. 227.

150. Italie. — *Assistance. Indemnité. Intervention dans le règlement.*

— L'armateur d'un navire qui en a remorqué un autre, bien qu'il n'ait pas formé de demande en paiement de l'indemnité à lui due de ce chef, a le droit d'intervenir dans l'instance en règlement d'avaries communes existant au port de relâche entre le capitaine, les chargeurs et les assureurs du navire remorqué. — Crawford c. Navigation Gle Italienne. — Gênes, 15 mars 1886, II, p. 214.

151. NORVÈGE. — *Règlement en son temps. Sens de ces mots. Loi du port de destination. Interruption du voyage dans un port de relâche.* — S'il a été convenu entre les parties que le règlement des avaries se ferait « en son temps », on doit présumer que les parties se sont référées à la loi du port de destination. Alors même que survient un accident de mer qui oblige le navire à interrompre définitivement sa route, et que le navire est vendu dans un port où la législation en vigueur diffère de celle qui est admise au port de destination, c'est néanmoins cette dernière législation qui doit servir de base au règlement des avaries. — Assurés c. Lloyd Suisse. — Christiania, 25 mars 1886, III, p. 635.

152. PAYS-BAS. — *Consignataire. Engagement de payer sans délai la part contributive. Règlement. Absence d'homologation. Paiement immédiat.* — Lorsque le consignataire s'est engagé vis-à-vis du capitaine de payer sans délai et à la première demande la somme que les marchandises, qui lui sont adressées, paraîtront devoir supporter en vertu du règlement d'avaries dressé par les dispacheurs, ledit consignataire ne peut se soustraire au paiement de cette somme par le seul motif que ledit règlement d'avaries n'a pas encore été homologué. — Martin c. Société van Stolk. — Rotterdam, 6 avril 1889, VI, p. 91.

153. TUNISIE. — *Affrètement. Clause « franc d'avaries communes ». Clause licite.* — La clause « franc d'avaries communes » est licite et ne viole même pas les règles de l'équité, puisque chacune des parties est également exposée à en souffrir et à en profiter. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

SECTION 3

De la contribution.

154. FRANCE. — *Avaries particulières. Déduction sur la valeur du navire ou de la cargaison.* — On doit déduire de la valeur des marchandises et du navire les avaries classées particulières. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

155. *Capital contribuable. Réparations partielles. Dommages au corps du navire.* — Le montant des réparations partielles, en suite des dommages éprouvés par le corps du navire, ne doit pas concourir avec la valeur du navire, celle des objets du bord admis dans le règlement et le fret, à la formation du capital contribuable du navire. — Cie Nationale c. Consignataires de la cargaison de « L'Hindoustan ». — Marseille, 27 décembre 1888, V, p. 60.

156. *Contribution de l'armateur. Dette indivisible. Fret non restituable. Contribution sur la moitié de l'avance.* — L'obligation de l'armateur par rapport au chargeur codébiteur de la contribution constitue une dette indivisible *solutione tantum*, et cette indivisibilité a pour conséquence de faire obstacle au déplacement des éléments contribuables. — En conséquence, la clause de non-restitution, en cas de sinistre, de l'avance du fret n'a pas pour effet d'exonérer l'armateur de contribuer aux avaries communes sur la moitié du fret avancé. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

157. *Forcement de voiles. Doublage ancien. Réfection totale. Partage des frais de réfection.* — Quand, à la suite d'un forcement de voiles fait pour le salut commun, le doublage a dû être refait en totalité, les frais de ce doublage ne doivent pas être admis en avaries communes pour la totalité, lorsque le doublage datait de huit ans. Il y a lieu, en pareille circonstance, d'admettre seulement un quart en avarie commune, les trois quarts restant à la charge exclusive du navire. — Cap. Manaloudis c. Allatini et France Ma-

ritime.—Marseille, 13 mars 1889, IV, p. 696.

158. *Gages des matelots. Frais de port. Déduction du fret non payé.* — Il y a lieu de déduire du fret le montant intégral des frais de port et les gages de l'équipage.— Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

159. *Jet à la mer. Blés du Pacifique. Détermination de la quantité. Déchet de route.* — En cas de jet à la mer, pour le bien et le salut communs, de blés faisant partie de la cargaison d'un navire, la détermination de la quantité jetée doit s'opérer sans qu'il y ait lieu de faire sur la quantité embarquée, c'est-à-dire sur le poids énoncé au connaissement, aucune déduction pour déchet de route, alors surtout qu'il s'agit de blés embarqués dans les ports de l'Océan Pacifique. — Cap. Eldrige c. Dupasquier. — Hâvre, 12 juillet 1892, VIII, p. 334.

160. *Jet à la mer. Bonification. Calcul. Valeur au déchargement. Règles d'York et d'Anvers. Vesces.* — La contribution d'avaries, par laquelle un propriétaire de marchandises jetées à la mer est remboursé au port de reste, ne saurait avoir d'autre effet, en vertu de la règle XVI d'York et d'Anvers, ainsi que des articles 402, 405 et 417 du Code de commerce, que de rendre à ce propriétaire la valeur même qu'il aurait reçue au cas d'heureuse arrivée de la cargaison. La valeur des marchandises jetées doit donc être calculée, non sur la base de leur prix d'achat, mais sur celle de la valeur qu'elles auraient eue au déchargement, si elles n'avaient pas été jetées. Les experts nommés pour apprécier cette valeur peuvent l'estimer par analogie d'après celle de la partie sauvée, établie au moment du débarquement et diminuée par les suites d'un vice propre, telles que l'échauffement qui s'est produit sur un chargement de vesces.— Cap. Svinhufvud c. Docks et autres. —Rouen, 3 décembre 1894, X, p. 598.

161. *Jet à la mer. Détermination de la valeur. Expertise sur la base d'une vente publique. Escompte.* — La valeur des marchandises jetées à la mer pour le bien et le salut communs, et qui doivent être remboursées par l'avarie grosse, ne doit subir la déduction d'aucun escompte, lorsque cette valeur a été fixée sur la base et suivant les conditions d'une vente publique, et que les experts, qui ont estimé cette valeur, déclarent qu'ils ont entendu la fixer dans ces conditions. — Cap. Eldrige c. Dupasquier. — Hâvre, 12 juillet 1892, VIII, p. 334.

162. *Marchandises vendues en cours de route. Chargement en remplacement. Fret nouveau. Contribution.*— Si, en cours de route, des marchandises ont été vendues ou chargées sur un autre navire pour compte des assureurs, le fret dû au capitaine pour un chargement pris en remplacement de ces marchandises doit contribuer. — Cap. Mitchel c. Réclamateurs. — Hâvre, 4 juin 1890, VI, p. 166.

163. *Marchandises. Valeur. Addition du fret payé d'avance et stipulé non restituable. Contribution.* —Les marchandises pour lesquelles le fret a été payé d'avance et stipulé non restituable doivent contribuer pour leur valeur augmentée du fret, le fret non payé devant seul contribuer. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

164. *Navire et fret. Contribution pour la moitié. Marchandises. Contribution pour le tout. Contribution de l'armateur. Forfait.* — La contribution des avaries communes a été réglée par le Code de commerce d'après les intérêts respectifs que l'armateur et le chargeur avaient à sauvegarder au moment du sinistre et proportionnellement à la valeur des choses exposées ou sauvées. Le navire et le fret ne contribuent que pour moitié, tandis que les marchandises contribuent pour la totalité de leur valeur; d'où il suit que la contribution de l'armateur représente un forfait dans lequel le navire et le fret sont solidarisés et identifiés l'un à l'autre.—Hubeau c. Bourgès et Troye.— Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

165. *Objets du bord. Sacrifice pour le salut commun. Différence du neuf à l'usé.* — Les objets du bord sacrifiés pour le salut commun doivent être admis en avaries grosses, sous déduction du tiers pour la différence du neuf à l'usé. — Cap. Curth c. Réclamateurs.— Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

166. ALLEMAGNE. — *Marchandises. Frais faits après leur déchargement. Non-lieu à contribution.* — Les marchandises débarquées ne doivent

pas contribuer aux frais faits postérieurement au déchargement. — Boyer et Ruyter c. Siemers et Cie. —Oberlandg. de Hambourg, 17 décembre 1887, III, p. 737.

167. ANGLETERRE. — *Cargaison. Valeur contributive au moment de l'embarquement.* — La cargaison doit contribuer à l'avarie commune, pour sa valeur au moment de l'embarquement, et non pour sa valeur au lieu d'arrivée. Le chargeur ne peut faire aucune réclamation contre l'armateur pour avarie à la cargaison causée par un abordage, surtout quand ce risque est formellement laissé à sa charge dans la charte-partie. — Cie Garston de Navigation à voiles c. Hickie Bowman. — Ass. de Liverpool, 22 février 1886, I, p. 637.

168. *Marchandises mises en sûreté. Renflouement postérieur. Non-lieu à contribution.* — Quand la cargaison a été entièrement mise à terre, les frais de renflouement du navire ne constituent plus une avarie commune. En conséquence, lorsque les opérations d'allègement et le jet à la mer n'ont eu lieu qu'après que certaines marchandises ont été mises en sûreté, il n'y a pas lieu de faire contribuer ces dernières marchandises. — Royal mail steam Packet Cie c. British Banck de Rio.— Haute-Cour de justice, 21 juillet 1887, III, p. 329.

169. *Valeur contributive de la cargaison. Règles d'York et d'Anvers. Dérogation.* — La lettre par laquelle le chargeur envoie au dispacheur chargé du règlement d'avaries le chiffre de la valeur de sa cargaison emporte de sa part dérogation à la règle d'York et d'Anvers, stipulée à la charte-partie et disant que la valeur contributive de la cargaison sera évaluée au port de destination. — Garston Cie c. Hickie et autres. — Cour sup. de judicature, 28 octobre 1886, II, p. 578.

170. PAYS-BAS. — *Abordage. Condamnation du navire abordeur. Consignataire de la cargaison du navire abordé. Part contributive.* — Un consignataire ne peut se soustraire au paiement de sa part dans l'avarie grosse, causée par un abordage, en alléguant que le capitaine a obtenu un jugement qui condamne le navire abordeur au paiement de dommages-intérêts. — Martin c. Société Van Stolk. — Rotterdam, 6 avril 1889, VI, p. 91.

171. TURQUIE. — *Connaissement. Clause de non-contribution. Jet à la mer. Fret non dû.* — Dans un contrat d'affrètement, la clause du connaissement portant que les avaries de la cargaison seront supportées par la cargaison, et les avaries du navire par le navire, est valable d'après la loi ottomane (art. 243 Code de commerce maritime ottoman). En ce cas, et par exception à l'article 123 dudit Code, qui dispose que le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution, le nolis des marchandises jetées à la mer qui, en vertu de la clause du connaissement, ne profitent pas de la contribution, n'est pas dû par le chargeur au capitaine. — Naftalizon c. cap. X. — Constantinople, juillet 1892, V, p. 159.

Voir aussi : *Abordage, Abandon, Armateur, Assurance maritime, Avarie particulière, Capitaine, Compétence, Contrat à la grosse, Echouement, Fret, Incendie, Jet, Navire, Pilotage, Relâche, Remorquage.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 100.
Abordage, 87, 94, 105, 121, 170.
Action, 150.
Allègement, 8, 54, 56, 95, 107, 108.
Amarre, 74.
Apparaux, 96.
Arbre de couche, 46, 77, 85.
Arrimage, 109.
Assistance, 61-63, 150.
Bâche, 101, 107.
Barre, 95, 108.
Blé, 159.
Bois, 57, 100.
Bris, 109.
Cabotage, 72.
Capital contribuable, 155.
Cas fortuit, 92, 98.
Certificat de navigabilité, 117.
Charbon, 122, 123.
Chargement sur le pont, 72, 73.
Clause compromissoire, 146.
Clause « franc d'avaries grosses » 75, 109, 153.
Combustible, 102.
Compétence, 131, 132, 136, 137, 145.
Conflit de lois, 128.
Congrès d'Anvers, 22.
Congrès de Liverpool, 21.
Connaissement, 170.
Consul, 118.
Contrebande, 36.
Contribution, 2, 4, 25, 31, 32, 120, 156, 162, 164, 166.
Coupement, 6, 98.
Courtier, 112.
Déchargement, 13, 54, 92.
Déchet de route, 159.
Délai, 139.
Délibération, 45, 46, 61, 79, 86, 87, 113, 114, 116, 118.
Dispache, 141, 142.
Echauffement, 93.
Epidémie, 79.
Echouement, 8, 10, 50, 55, 56, 60, 94, 111, 118.
Etranger, 134, 144.
Expertise, 99, 116, 161.
Fait initial, 46.
Fait nouveau, 47.
Faute du capitaine, 39, 62, 75, 87, 88, 119 et s.
Fin de non-recevoir, 114, 139, 140.
Forcement de voiles, 7, 76, 97, 157.
Fortune de mer, 82, 117.
Frais de voyage, 89.
Fret, 19, 156, 158, 162-163, 164, 171.
Gages, 15, 99, 158.
Hélice, 61.
Homologation, 152.

Incendie, 3, 20, 88, 98, 99, 104.
Intervention, 150.
Intervention forcée, 136, 137.
Jet, 3, 5, 31, 36, 50, 55, 71, 74, 75, 159-161, 171.
Loi du port de reste, 41, 128, 151.
Loi française, 127.
Machine, 9, 58, 61, 63, 64, 68, 78, 81.
Magasinage, 107.
Manquant, 55, 148.
Péril imminent, 43, 47, 55, 78, 80-83, 85, 89, 114.
Pilotage, 90.
Prescription, 141, 149.
Preuve, 113.
Privilège, 25.
Rapport de mer, 113, 116, 117.
Règlement, 22, 23, 41, 119, 127, 131-136, 139, 140, 146, 147, 152.
Règles de Hambourg, 25.
Règles d'York et d'Anvers, 1, 40, 54, 67, 91, 92, 96, 129, 130, 148, 160, 169.
Relâche, 12, 15, 50, 76, 84, 98, 90, 148, 151.
Remorquage, 65, 68, 70, 90.
Remorqueur, 63.
Renflouement, 9, 45, 58, 61, 69, 94, 118, 168.
Réparation, 17, 57, 106, 157.
Robinet-vanne, 124.
Sacrifice volontaire, 115.
Saisie, 36.
Salut commun, 43, 49, 51, 87, 98, 118, 165.
Sauvetage, 59, 99, 100.
Transformation, 34, 48, 49.
Tuyau, 101, 109.
Usage de Bordeaux, 128.
Véritas, 117.
Vesce, 160.
Vice propre, 51, 62, 64, 77, 81, 82, 117.
Voie d'eau, 80, 82, 124.
Voile, 103.

AVARIE PARTICULIÈRE.

CHAPITRE I
Législation.

1. ALLEMAGNE. — Caractère. Classification. Principes (C. de com. allemand). — (M. Ouwerx). — III, p. 394.

2. ANGLETERRE. — Caractère. Classification (Principes appliqués en Angleterre). — (M. Ouwerx). — III, p. 396.

3. BELGIQUE. — Législation sur les avaries particulières en Belgique (M. Ouwerx). — III, p. 516.

4. BRÉSIL. — Législation des avaries particulières au Brésil (M. Ouwerx). — III, p. 517.

5. ESPAGNE. — Principes du Code de commerce espagnol. — V, p. 332.

6. ITALIE. — Classification des avaries particulières. Dispositions du Code de commerce italien. — II, p. 116.

7. RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — Législation des avaries particulières dans la République Argentine (M. Ouwerx). — III, p. 515.

8. RUSSIE. — Dispositions du Code de commerce russe. — I, p. 686.

9. Principes du Code maritime russe. — X, p. 700.

CHAPITRE II
Doctrine.

10. FRANCE. — De la transformation de l'avarie particulière en avarie commune. Du caractère du péril nécessaire à cette transformation (M. Marais). — VI, p. 92.

CHAPIRE III
Jurisprudence.

11. FRANCE. — *Caractère. Faute du capitaine. Conséquences. Fràis de relâche. Avarie. Fixation sauf événement nouveau.* — Tout dommage provenant d'une faute du capitaine constitue une avarie particulière, et les conséquences de cette avarie, spécialement les frais de relâche, de débarquement et embarquement, réparations et autres restent avarie particulière, à moins qu'un événement nouveau indépendant du premier ne vienne à changer le caractère de l'avarie par la nécessité d'un sacrifice volontaire dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. — Cap. Symons c. Génestal et Delzons. — Rouen, 29 décembre 1892, VII, p. 659.

12. *Caractère. Faute du capitaine. Chargement de bois. Pontée excessive. Relâche. Avarie particulière.* — La relâche qui a pour cause originelle, non des événements fortuits de mer, mais une faute initiale du capitaine, ne saurait être classée en avarie commune. Spécialement, il n'y a pas avarie commune lorsque le capitaine, ayant pris à son bord un chargement de bois avec une couvertée excessive eu égard à la structure du navire, une relâche a été décidée après délibération pour permettre de remplir les soutes de charbon et rendre ainsi le bâtiment navigable, alors surtout qu'il résulte de l'expertise faite au port de relâche que le navire s'est relevé seul et a pu reprendre la mer dès l'embarquement d'une certaine quantité de charbon et le débarquement d'une partie de la pontée. — C. Fabre et Cie c. Blache et Maurin. — Marseille, 3 janvier 1895, X, p. 609.

13. *Caractère. Faute du capitaine. Avarie particulière.* — Les armateurs ne peuvent pas demander aux chargeurs de contribuer aux avaries lorsqu'elles sont la conséquence d'une

faute du capitaine. — Cap. Symons c. Génestal et Delzons. — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659.

14. *Caractère. Faits constitutifs. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — La question de savoir si le dommage éprouvé à tel moment par un navire ou sa cargaison est la conséquence nécessaire d'un événement antérieur et constitue une avarie particulière ou commune, ne peut être résolue que par l'appréciation des faits, et cette appréciation appartient aux juges du fond. — Philippe et Gravier c. Galula. — Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 22.

15. *Caractère. Moment où il se détermine.* — Le caractère d'avarie particulière ou d'avarie commune est irrévocablement fixé au moment où s'accomplit, soit le fait accidentel résultant de la force majeure, soit l'acte volontaire ayant pour objet le salut commun.— Carlson c. Foucher et Ducormier.—Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275.

16. *Caractère. Fixation irrévocable.* — Le caractère de l'avarie étant irrévocablement fixé au moment même où s'accomplit l'acte ou l'accident qui la fait naître, l'avarie particulière ne saurait être transformée en avarie commune par cette considération que les dépenses de renflouement auraient été précédées par une délibération de l'équipage portant qu'elles devaient être faites à tout prix dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. —Cap. Carlson c. Réclamateurs ; — Rouen, 2 juillet 1886, II, p. 298.— Monk c. Mandelberg; – Poitiers, 11 février 1889, IV, p. 639.

17. *Caractère. Fixation irrévocable. Voie d'eau. Fortune de mer. Location de gabares.* — Le caractère d'une avarie est irrévocablement fixé au moment du sinistre dont elle est la conséquence; il ne peut être modifié par des événements ultérieurs ; ainsi l'avarie causée à la marchandise par l'eau de mer, pénétrant par une voie d'eau résultant d'une fortune de mer, est particulière aux marchandises. Il en est de même du prix de location des gabares par lesquelles ont été chargées les marchandises qui, à raison de l'avarie survenue au navire, n'ont pu être transbordées dans ce navire ; mais les frais de déchargement et de rechargement des marchandises, ainsi que les pertes ou détériorations qui en sont la conséquence, lorsque ce déchargement et ce rechargement sont nécessités par les réparations d'une avarie particulière au navire, constituent aussi une avarie particulière au navire. — Docagne et Cie c. cap. Pettersonn. — Caen, 19 janvier 1888, IV, p. 393.

18. *Caractère. Fixation. Abordage. Echouement. Suite directe. Avarie.* — Les avaries particulières résultant d'un abordage conservent le caractère d'avaries particulières jusqu'à l'échouement, quand cet échouement est la conséquence forcée de l'abordage. — Cie d'assurances La Foncière c. Guien ès-qualités. -- Aix, 12 décembre 1889, V, p. 483.

19. *Caractère. Fixation. Suite directe. Echouement. Cas fortuit. Sacrifices volontaires pour la remise à flot du navire.* — L'échouement qui est le résultat d'un cas fortuit ou de la faute du capitaine constitue une avarie particulière. Tous les actes qui sont la suite imminente et directe de cet échouement, notamment les sacrifices volontaires effectués pour la remise à flot du navire, ont le caractère d'avarie particulière. — Génestal et Delzons c. cap. Moore. — Rouen, 15 juillet 1889, V, p. 337.

20. *Transformation. Péril imminent. Situation nouvelle.* — Il n'est fait exception à cette règle que dans le cas de péril imminent régulièrement constaté, cas où se produit une situation nouvelle, génératrice d'une nouvelle avarie, qui, tout en se rattachant au même fait, doit être appréciée d'après les règles qui lui sont propres. — Génestal et Delzons c. cap. Moore. — Ibid.

21. *Caractère. Transformation. Evénement nouveau. Relâche.*— Une relâche décidée à la suite de gros temps subis par le navire ne constitue point un fait nouveau susceptible de modifier le caractère de l'avarie qui a été, à l'origine, une avarie particulière. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Rouen, 8 août 1889, V, p. 339.

22. *Caractère. Transformation. Vapeur remorqué. Avaries à la machine pendant le remorquage. Fonctionnement excessif.* — Quand un vapeur, à la suite d'avaries survenues à sa machine, se fait remorquer par un autre navire et que, pendant le voyage,

il prête, néanmoins, assistance au remorqueur en faisant fonctionner sa machine à basse pression, les nouveaux dommages survenus de ce chef ne peuvent être classés en avaries communes que s'il y a un fonctionnement excessif opéré en vue de l'utilité commune et ayant entraîné un surchauffage extraordinaire. A défaut, les dommages dont s'agit ne constituent que des avaries particulières au navire. — Cap. Tranchemer c. Estrangin. — Marseille, 19 avril 1887, III, p. 65.

23. *Caractère. Transformation. Passage de la barre d'un fleuve. Cargaison avariée sur les allèges. Péril imminent.* — Lorsque des avaries sont occasionnées à des marchandises mises sur une allège pour diminuer le poids et la calaison d'un navire qui doit franchir une barre de fleuve, il faut, pour que ces dommages puissent être classés en avaries communes, que les marchandises aient été ainsi mises sur l'allège dans un but de salut commun. Il faut, en d'autres termes, que la mise sur l'allège d'une partie des marchandises constitue un sacrifice volontaire fait dans le but de préserver le navire et sa cargaison d'un péril auquel ils seraient sûrement exposés, si cette mesure n'était pas adoptée. Mais, lorsque la marchandise avait été chargée sur l'allège avant l'arrivée du navire au port de charge et que l'avarie s'est produite la veille du jour où le navire est arrivé audit port pour prendre sa cargaison, il ne peut y avoir lieu à un règlement d'avaries communes. — Rodocanachi c. Fraissinet et Cie. — Marseille, 7 mai 1887, III, p. 67.

24. *Caractère. Transformation. Echouement. Conséquences directes.* — Les conséquences directes et indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avarie commune à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le salut communs. — Cie Whyte c. divers. — Marseille, 8 juin 1892, VII, p. 702.

25. *Caractère. Transformation. Echouement fortuit. Dépenses pour le salut commun.* — Bien que le caractère primordial de l'événement en détermine généralement les conséquences, il n'en est pas cependant ainsi lorsqu'il s'agit de dépenses faites à la suite d'un échouement fortuit pour le salut commun du navire et de la cargaison. — Lefebvre et fils c. cap. Dour. — Hâvre, 2 décembre 1890, VI, p. 437.

26. *Caractère. Transformation. Péril imminent. Echouement volontaire.* — L'avarie particulière, cause initiale du danger, se transforme en avarie commune lorsque, un péril imminent menaçant le navire et la cargaison, le capitaine prend des mesures volontaires (en l'espèce, fait échouer le navire) en vue du salut commun. — Cap. Barrett c. Trystam et Cie. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 716

27. *Caractère. Transformation. Echouement. Navire en péril. Frais de relâche. Jet à la mer. Manquants.* — Lorsqu'après l'échouement fortuit d'un navire, qui constitue une avarie particulière, le capitaine, pour parer à un danger imminent, a fait jeter une partie de la cargaison à la mer dans l'intérêt commun et s'est fait remorquer dans un port où, pour faire ses réparations, il a dû opérer le débarquement de la cargaison restée à bord, les manquants résultant du jet et les avaries causées par le débarquement des marchandises sont avaries communes et ne sauraient être mis à la charge du capitaine. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

28. *Caractère. Transformation. Conséquences de l'avarie. Sacrifices volontaires pour le salut commun. Echouement. Assistance. Abordage. Renflouement. Frais.* — Les conséquences directes et indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avarie commune, à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le salut communs. Spécialement, l'abordage fortuit, survenu entre un navire échoué et le navire qui cherchait à le renflouer, est la conséquence directe du concours donné à ce navire. Les dépenses, réparations et surestaries qui sont la suite de cet abordage doivent donc être admises en avaries communes. — Société d'exportation des volailles et autres c. cap. Whyte. — Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

29. *Caractère. Transformation.*

Suites d'avarie particulière. Péril imminent. Sacrifice pour le salut commun. Navire. Dérangement de la machine. Contrat d'assistance avec un remorqueur. Règles d'York et d'Anvers. — Les conséquences d'une avarie particulière au navire ne peuvent être classées en avaries communes que si, à la suite de l'avarie primitive, le navire et la cargaison se sont trouvés en péril imminent et que des sacrifices volontaires ont dû être faits pour le salut commun. Lors donc qu'un navire, s'étant trouvé, par une mer belle et sous une faible brise, dans l'impossibilité de faire fonctionner sa machine, a fait un engagement avec un remorqueur pour achever son voyage, bien qu'il n'y eût aucun danger immédiat, ainsi que cela résulte du rapport de mer et de cette double circonstance que le capitaine a traité sans consulter l'équipage et a tout d'abord refusé les offres d'un premier remorqueur, l'assistance obtenue dans ces conditions constitue un simple remorquage et ne saurait entrer en avaries grosses. Vainement donc le capitaine invoquerait-il la règle X d'York et d'Anvers, qui n'est applicable qu'aux relâches. — Cap. Lorains c. Humbert et Noël et Wolter. — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 435.

30. *Coupe des apparaux. Suite d'un accident de mer. Règle IV d'York et d'Anvers.* — La règle IV d'York et d'Anvers n'excepte implicitement de sa prescription que les sacrifices présentant, dès l'origine, un caractère volontaire. En conséquence, la coupe des apparaux à la suite d'un accident de mer rentre dans l'application de cette règle et ne peut être classée en avarie commune. — Cap. Dakin c. Collet, Taverne et fils. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 463.

31. *Echouement fortuit. Frais à la charge de l'armateur.*— L'échouement fortuit d'un navire constituant une avarie particulière à celui-ci, les frais de déchargement, de remorquage et de rechargement de la marchandise sont à la charge exclusive de l'armateur, lorsque le navire n'a été exposé à aucun danger imminent et que les mesures prises n'ont été que la conséquence nécessaire et directe de l'avarie particulière. — Morck c. Mandelberg. — Poitiers, 11 février 1889, IV, p. 639.

32. *Frais d'assistance. Capitaine. Faute. Navire. Vice propre. Avarie particulière.* — En admettant que les frais d'assistance puissent être classés en avaries grosses lorsqu'ils ont été exposés sans délibération préalable des principaux de l'équipage, il faut au moins, pour qu'ils aient ce caractère, que les événements qui ont rendu l'assistance nécessaire et causé le péril commun ne procèdent pas de la faute du capitaine ou du vice du navire. S'il y a faute ou vice propre, les avaries sont toujours des avaries particulières au navire. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Caen, 5 décembre 1893, X, p. 25.

33. *Frais de chargement et de déchargement de la cargaison.* — Lorsqu'une voie d'eau s'est déclarée dans le navire, à la suite d'un forcement de voiles, les frais de déchargement et de rechargement de la cargaison nécessités pour les réparations du navire ne sont pas une avarie particulière de la cargaison, mais restent à la charge du capitaine, comme conséquence directe de la première avarie, et en vertu de l'obligation prise par ce dernier d'accomplir son voyage.— Lamia c. cap. Grimaudo et Chambon. — Marseille, 17 mai 1888, IV, p. 79.

34. *Frais de remorquage hors d'une passe. Retard évité. Danger non prouvé.* — L'avarie n'est commune que tout autant que le sacrifice ou la dépense résulte directement d'un acte accompli de toute nécessité en vue du salut commun. En conséquence, ne constituent pas une avarie commune des frais de remorquage qui n'ont été exposés qu'en vue de faciliter la sortie du navire d'une passe où des vents contraires pouvaient retarder sa sortie ou la rendre difficile, alors qu'il n'est pas démontré que la prolongation du mouillage dans ladite passe constituât un danger imminent. — Assureurs c. Wahlstrom et Guy.— Bordeaux, 31 janvier 1894, X, p. 180.

35. *Hélice. Rupture. Relâche.* — D'après la loi française et le principe que les conséquences d'une avarie conservent son caractère initial, les frais de relâche après la rupture de l'hélice sont des avaries particulières. — Cap. Dickinson c. Magasins Généraux de Paris. — Dunkerque, 23 décembre 1891, VII, p. 672.

36. *Port de départ. Germe d'avarie. Relâche. Intérêt commun. Avarie particulière.* — On ne saurait, pour classer des avaries en avaries particulières, considérer comme port de départ celui où un navire (après avoir quitté, avec certificat de visite, un port de départ originaire) a stationné trois mois pour charger, et l'on ne peut pas dire que ce navire était en état d'innavigabilité au départ, bien qu'il ait quitté, en cet état, le port de charge, lorsqu'il a quitté le port originaire de départ sur lest, muni d'un certificat de visite; c'est, en effet, dans ce dernier port que le voyage a commencé. Mais le caractère d'avarie particulière résulte suffisamment de ce qu'un navire a contracté le germe de l'avarie à son port de charge, et de ce que cette avarie s'est déclarée en l'absence de toute fortune de mer. Il importe peu qu'une relâche ait été résolue dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, si cette relâche a été motivée, non par un péril imminent, mais uniquement par la crainte de s'exposer à un instrument de transport défectueux, et se rattache directement à l'avarie particulière du navire. — Cap. Marvin c. Assureurs, Langstaff, etc. — Rouen, 24 mai 1886, II, p. 523.

37. *Quarantaine. Frais.* — Sont avaries particulières à la marchandise les frais de quarantaine faits dans l'intérêt de ladite marchandise et imposés par l'administration sanitaire en cas d'épidémie. Le propriétaire de la marchandise ne peut, pour se soustraire au paiement de ces frais, arguer vis-à-vis du transporteur du silence de la convention d'affrètement et de la délivrance sans réserve des connaissements.— Ladmirault et Cie c. Bourgouin et Legal. — Nantes, 25 mars 1885, I, p. 501.

38. *Quarantaine imposée par l'autorité sanitaire. Evénement de navigation.* — La quarantaine imposée à un navire par l'autorité sanitaire ne constitue qu'un événement de navigation et ne renferme pas les caractères essentiels de l'avarie grosse. En conséquence, les dépenses que cet événement impose à l'armement ne doivent être supportées que par lui seul. — Cie des Chargeurs Réunis c. Auvray et Helek.— Hâvre, 5 novembre 1889, V, p. 496.

39. *Quarantaine. Force majeure. Frais. Avarie particulière. Equipage. Nourriture. Salaires. Réclamateurs. Répartition.* — Les frais de quarantaine imposée à un navire par l'autorité sanitaire constituent une force majeure et sont avaries particulières. En conséquence, la nourriture et le loyer de l'équipage, pendant sa durée, sont à la charge du capitaine, et les réclamateurs des marchandises non suspectes supportent les frais afférents à ces marchandises, notamment les frais du transbordement, même s'il a été interdit par une clause du connaissement. — Cap. Hervig c. Oriot, Génestal et Delzons, de Goer, Ménager et Cie. — Hâvre, 7 février 1893, VIII, p. 542.

40. *Relâche. Circonstances de navigation prévues. Navire pris par les glaces. Absence de péril imminent.* — Lorsqu'un capitaine pouvait prévoir que son navire serait pris par les glaces, les frais de relâche, surtout s'il y a absence de péril imminent, doivent être considérés comme avaries particulières. — Cap. Gallas c. Numa Van Cauwenberghe. — Dunkerque, 20 mars 1888, IV, p. 25.

41. *Relâche. Délibération de l'équipage. Intérêt du navire.* — La relâche d'un navire en cours de route doit, même lorsqu'elle a eu lieu à la suite d'une délibération de l'équipage, motivée sur le bien et le salut communs du navire et de la cargaison, être considérée comme avarie particulière, lorsqu'il est constant qu'en fait et en réalité elle a été décidée par le capitaine dans son intérêt personnel et afin d'opérer, suivant ses convenances, dans le port de son choix, les réparations que la vétusté du navire rendait nécessaires. — Sundbye c. Pavages en bois. — Cass., 8 juin 1891, VII, p. 8.

42. *Relâche. Vapeur. Rupture de l'arbre de couche. Absence de péril imminent.* — Constituent une avarie particulière les frais de relâche occasionnés par la rupture de l'arbre de couche d'un navire à hélice, s'il ne résulte pas de la délibération de l'équipage que le navire a relâché pour échapper à un péril imminent, s'il en résulte seulement qu' « il ventait fort » et que, dans l'intérêt commun et pour échapper au vent, le navire a dû relâcher. — Carlson c. Foucher, Ducormier et Cie générale d'assurances

maritimes. — Rouen, 2 juillet 1886, II, p. 298. — Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275.

43. *Relâche. Voie d'eau. Absence de fortune de mer. Vice propre.*—Si la voie d'eau qui a nécessité la relâche ne peut être attribuée à un événement de mer, surtout en l'absence de tempête, mais à l'état défectueux du navire, les frais de relâche doivent être classés en avaries particulières. — Cap. Williams c. Lemaire frères et Assureurs. — Dunkerque, 9 avril 1888, IV, p. 26.

44. *Voie d'eau. Relâche. Frais. Péril imminent.* — Les frais de relâche occasionnée par une réparation à faire au navire, en l'espèce une voie d'eau à boucher, bien qu'étant classés comme avarie particulière par l'art. 403, p. 3, doivent être admis en avarie commune, si, par suite d'un fort coup de vent, le navire désemparé s'est trouvé dans l'impossibilité de manœuvrer et de résister aux gros temps. — Cap. Sheader c. Assureurs. —Cass., 29 mars 1892, VII, p. 514.

45. *Voie d'eau. Vice propre. Frais de relâche.* — Les frais d'une relâche, occasionnée par une série de tempêtes, qui ont suivi la déclaration d'une voie d'eau produite par un fait resté inconnu, mais attribuable au vice propre du navire, voie d'eau qui, à l'origine, ne compromettait en rien la sécurité du corps et de la cargaison, ne sauraient être admis en avaries communes, en raison de ce principe qu'une avarie particulière à son apparition ne peut par la suite, même en présence d'une aggravation de la voie d'eau provoquée par les tempêtes qui ont suivi et d'un péril grave, mais non immédiat, se transformer en avarie grosse. — Cap. Guillaume c. Beck. —Douai, 24 juin 1890, VII, p. 518.

46. *Tuyau. Rupture. Vice propre.* — Les juges reconnaissent à bon droit le caractère d'avarie particulière à l'avarie causée à la cargaison d'un navire à vapeur par une voie d'eau résultant de la rupture d'un tuyau de la machine de ce navire, lorsqu'ils constatent que cette rupture a eu pour cause, non la fortune de mer et un événement de force majeure, mais le vice propre de l'engin, qui était devenu très mince par suite de l'oxydation, et que le capitaine avait omis de faire visiter, comme la prudence la plus élémentaire le lui commandait, dans la partie où la voie d'eau s'est déclarée. L'avarie, dans de pareilles conditions, constitue ainsi le dommage survenu aux marchandises dont parle l'article 495 du C. com.—Philippe et Gravier c. Galula. — Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 277.

47. *Clause « franc d'avaries communes ». Forcement de voiles. Voie d'eau.* — Relativement aux rapports du chargeur et du capitaine, le forcement de voiles et la voie d'eau qui s'en est suivie constituent, en l'état de la clause «franc d'avaries communes», une avarie particulière au navire, même quand le forcement a eu lieu pour le salut commun.—Lamia c. cap. Grimaudo et Chambon. — Marseille, 17 mars 1888, IV, p. 79.

48. *Clause « franc d'avaries particulières ». Voie d'eau. Assureurs irresponsables.* — Les avaries particulières de marchandises, causées par l'eau à la suite de tempête ou de collision n'ayant pas occasionné de voie d'eau à la coque ou d'innavigabilité, ne peuvent être mises à la charge des assureurs, lorsque les polices n'assurent que les avaries résultant de collision ou d'abordage ayant occasionné une voie d'eau obligeant de relâcher ou de décharger les 3[4 au moins de la cargaison. — Gille et Cie c. Société Franco-Hongroise et autres compagnies d'assurances maritimes.—Seine, 31 mai 1888, IV, p.147.

49. *Règlement d'avaries communes. Déduction des avaries particulières sur la valeur du navire et de la cargaison.* — On doit déduire de la valeur des marchandises et du navire les avaries classées particulières, et du fret non payé les frais de port et gages de l'équipage. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

50. ANGLETERRE. — *Clause «franc d'avaries, sauf avaries communes ». Franchise de 3 0[0.* — Lorsqu'un navire a été assuré par une police courant les risques laissés à découvert par une autre assurance, laquelle stipule pour les avaries particulières une franchise de 3 0[0, il suffit, pour que le second assureur soit tenu, que le montant des avaries particulières, abstraction faite des avaries communes, soit inférieur au 3 0[0. — Price et Cie c. The Ships Small Damage

Insurance Cy. — Cour supr. de judicature, 18 mars 1889, V, p. 86.

51. BELGIQUE. — *Marchandises en allèges. Barre d'un fleuve. Passage.* — Ne peut être rendu responsable de la perte du chargement mis en allège pour franchir une barre, le capitaine qui a affrété une allège qu'il pouvait raisonnablement considérer comme étant en état de faire le trajet qu'elle devait faire ; il ne lui incombe pas de fournir la justification du bon état de l'allège. Les dommages survenus dans ces circonstances ne constituent pas des avaries communes. — Cap. Shaw c. Samuel et Friedeberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75.

52. *Marchandises en allèges. Barre d'Yénikalé.* — N'est pas une avarie commune la perte des marchandises qui ont péri pendant leur séjour en allège, pour permettre au navire de franchir la barre qui sépare la mer d'Azof et la mer Noire, allègement prévu et autorisé par la charte-partie. — Lambo et Matthys, de Bien et de Vooght et Jansen c. cap. Pearce. — Anvers, 30 avril 1886, III, p. 84.

53. *Déchargement à la suite d'une relâche dans l'intérêt commun. Cas fortuit.* — La règle IX d'York et d'Anvers, disant que « le dommage causé à la cargaison par le débarquement dans un port de relâche ne sera pas admis en avarie commune, au cas où cette cargaison aura été débarquée à l'endroit et de la manière en usage dans ce port, pour des navires non en détresse », ne doit pas s'entendre des dommages arrivés à la cargaison par suite du débarquement anormal et précipité du navire, qui sont une suite ordinaire et directe des mesures d'intérêt commun, mais des dommages résultant d'un cas fortuit qui n'a ni rapport ni connexité avec ces mesures d'intérêt commun. — Cap. Hundewadt c. Witthoff et Cie. — Anvers, 17 juin 1886, III, p. 84.

54. ECHELLES DU LEVANT. — *Abordage. Echouement. Suite directe.* — Les avaries particulières résultant d'un abordage conservent le caractère d'avaries particulières jusqu'à l'échouement, quand cet échouement est la conséquence forcée de l'abordage. — Guien ès-qualités c. Cie d'assurances la Foncière. — Trib. cons. de Constantinople, 17 mai 1889, V, p. 275.

55. *Chargement. Péril. Sauvetage. Frais généraux. Objets sauvés. Contribution.* — En cas d'échouement mettant en péril la cargaison tout entière, chacun des objets sauvés doit contribuer aux frais généraux de sauvetage dans la proportion de sa valeur, sans qu'il y ait lieu de distinguer à quel moment et par quels procédés tel ou tel objet a pu être sauvé. — Guien ès-qualités c. Cie d'assurances la Foncière. — Ibid.

56. EGYPTE. — *Echouement. Frais de renflouement.* — Le caractère d'une avarie est irrévocablement fixé au moment du sinistre dont elle est la conséquence. Ainsi, les frais faits pour remettre à flot le navire échoué par fortune de mer constituent une avarie particulière à la charge du navire. — Jean Stragni c. Bourgogne et autres. — Alexandrie, 17 février 1887, IV, p. 462.

57. *Echouement. Frais de renflouement.* — Les frais faits pour remettre à flot un navire échoué, n'ayant pu être dépensés, en aucun cas, dans l'intérêt exclusif de la cargaison, ne sauraient constituer une avarie particulière à la charge de celle-ci, alors surtout que, d'après la charte-partie, le navire et le chargement devaient supporter chacun ses propres avaries. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et consorts. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

58. TUNISIE. — *Tuyaux de grès. Bris. Vice d'arrimage.* — Le bris de tuyaux de grès, par suite d'un vice d'arrimage, constitue une avarie particulière et ne saurait tomber sous le coup de la clause « franc d'avaries communes », insérée dans la charte-partie. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 3 mars 1893, IX, p. 310.

59. *Vente « coût, fret, assurance ». Cargaison de pétrole. Assurance « franc d'avaries particulières. »* — Lorsque le vendeur est chargé de faire assurer les marchandises pendant le transport, il suffit, pour que l'acheteur ne puisse lui reprocher ni faute ni négligence, qu'il ait souscrit une assurance dans les conditions normales et ordinaires. Les assureurs n'assurant jamais des matières explosibles telles que de l'huile de pétrole, sans insérer dans la police la clause « franc d'avaries particulières », le vendeur a satisfait à ses obligations en contractant dans

ces conditions. — Moïse de S. Attal c. Funaro. — Tunis, 20 décembre 1888, IV, p. 596.

Voir aussi : *Affrètement, Avarie commune, Navire.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 18, 28, 54.
Allège, 23, 51, 52.
Apparaux, 30.
Arbre de couche, 52.
Arrimage, 28.
Assistance, 28, 29, 52.
Barre, 23, 51.
Barre d'Yénikalé, 52.
Bois, 12.
Bris, 58.
Chargement, 33, 55.
Clause d'exonération, 13.
Déchargement, 33, 53.
Délibération, 41.
Echouement, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 54, 56, 57.
Equipage, 39.
Faute du capitaine, 11, 12, 13.
Forcementde voiles, 47.
Fortune de mer, 17, 43.
Franc d'avaries communes, 47.
Franc d'avaries particulières, 48, 50, 59.
Gabares, 17.
Glaces, 40.
Hélice, 35.
Jet à la mer, 27.
Machine, 22, 29.
Manquant, 57.
Péril imminent, 20, 26, 27, 29, 40, 42, 44.
Pétrole, 59.
Pontée, 12.
Port de départ, 36.
Quarantaine, 37, 38, 39.
Réclamateurs, 39.
Règlement d'avaries, 49.
Règles d'York et d'Anvers, 29, 30.
Relâche, 11, 12, 21, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 53.
Remorquage, 22, 29, 34.
Renflouement, 28, 56, 57.
Retard, 34.
Salaires, 39.
Sauvetage, 55.
Transformation, 10, 20, et s.
Tuyau, 46.
Tuyaux de grès, 58.
Vente coût et fret, 59.
Vice propre, 32, 43, 45, 46.
Voie d'eau, 17, 43, 44, 45, 47, 48.

B

BAGAGES. — Voir : *Capitaine, Douane.*

BALAYURES. — Voir : *Affrètement, Déchargement.*

BARATERIE.

1. Du sens du mot « barratry » dans le droit anglais (traduction de Maclachlan). — IV, p. 700.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Assureur, Avarie, Capitaine, Chargement, Chargeur, Charte-partie, Connaissement, Délaissement, Manquant.*

BATEAU.

1. France. — Bateaux de navigation intérieure et allèges de la basse Loire en chargement et déchargement à Nantes. Tarif des surestaries. — I, p. 557.

2. Bateaux non pontés. Feuilles de rôles. Timbre. Exemption. — I, p. 281.

Voir aussi : *Staries, Surestaries.*

BATEAU-PORTEUR.— Voir : *Suez.*

BATELIER. — Voir : *Navigation intérieure.*

BATIMENT.

1. France. — Bâtiments de commerce. Bâtiments de plaisance. Feuilles d'armement. Permis de circulation ou de navigation. Timbre de dimension. — I, p. 281.

Voir aussi : *Navire.*

BELGIQUE.

CHAPITRE I

Législation.

1. Arrêté royal instituant une commission pour réviser et coordonner les diverses mesures de précaution à observer en mer. — V, p. 153.

2. Congrès de Bruxelles. Ajournement (Circ., 20 juillet 1887). — III, p. 255.

3. Congrès international de Bruxelles. Convocation. — II, p. 378.

4. Législation sur les avaries (M. Ouwerx). — III, p. 516.

5. Règlement général des voies navigables administrées par l'Etat (1er mai 1889). — V, p. 312.

6. Tarif pour l'usage des grues des bassins et pour celles des quais de l'Escaut. — I, p. 280.

7. Traité de commerce avec l'Espagne (2 août 1886). — II, p. 239.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

8. Belgique. — *Navire. Saisie conservatoire. Absence de forme spéciale.* — Pour la saisie conservatoire, le Code ne prévoit aucune forme spéciale. — Paranhos Wright et Cᵒ et Potter, Twelves et Cᵒ c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

9. *Navire. Saisie-exécution. Procédure. Art. 197 de l'ancien Code de commerce. Application.* — La saisie-exécution d'un navire ne doit pas se faire conformément aux art. 585 et 586 C. proc. civ., mais selon les art. 197 et suiv. de l'ancien Code de commerce, maintenus en vigueur par l'article 237 de la loi du 21 août 1879. — Paranhos Wright et Cº c. cap. Higginson. — Ibid.

BÉTAIL. — Voir : *Assurance maritime, Chargement.*

BILLET DE BORD.— Voir : *Chargeur.*

BILLET DE PASSAGE.

1. France. — *Exonération de l'armateur. Validité.* — Est licite et obligatoire la clause du billet de passage qui exonère la compagnie de transports de la perte et des avaries ou retards éventuels des bagages, conformément au principe que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites lorsqu'elles n'ont rien de contraire à l'ordre public. Or, l'article 7 de la loi du 12 août 1879, qui rend l'armateur responsable des fautes du capitaine, ne lui interdit pas de se libérer de toute responsabilité pour les objets qui ne lui ont pas été déclarés, et, de plus, sa responsabilité n'est qu'une responsabilité civile dont il peut même éviter les conséquences par l'abandon du navire et du fret. Il faut donc admettre qu'il peut s'affranchir de tout recours par une convention librement consentie avec les chargeurs, qui conservent la garantie personnelle du capitaine et peuvent, d'ailleurs, se prémunir par une assurance contre le préjudice possible. — Haniez c. Cie gén. Transatlantique. — Seine, 3 décembre 1893, IX, p. 738.

2. *Exonération des fautes du capitaine. Faute personnelle. Inapplication.* — La clause du billet de passage qui exonère l'armateur des fautes du capitaine ne l'affranchit pas des suites de sa faute personnelle. — Cie gén. Transatlantique c. Pinaud. — Cassation, 30 janvier 1894, IX, p. 706.

Voir aussi : *Commissionnaire de transports.*

BLÉ.

Voir : *Arrimage, Avarie commune, Capitaine, Connaissement, Déchargement, Destinataire, Douane, France, Fret, Jet à la mer, Manquant, Preuve, Usage, Vente, Vente à livrer, Vente coût et fret.*

BLOCUS.

1. France. — Levée du blocus d'une partie de la Côte des Esclaves. — VIII, p. 193.

2. *Port de destination. Blocus officiel. Capitaine. Port voisin. Marchandises. Dépôt en transit de douanes. Absence de faute. Provisions de bouche. Disparition.* — En cas de blocus du port de destination, le capitaine qui se rend dans le port le plus voisin et y dépose les marchandises en transit de douanes, aux termes de son connaissement, ne commet aucune faute. Il n'est pas nécessaire que le blocus ait été établi conformément à la convention de Paris de 1856; il suffit qu'il ait été officiellement déclaré. Si des provisions de bouche ainsi débarquées ont ensuite disparu, il faut attribuer cette disparition soit à leur nature périssable, soit aux réquisitions dont elles ont pu être l'objet. On ne peut faire grief au capitaine de ne les avoir pas réalisées ou de ne les avoir pas ramenées au port de charge, s'il y avait lieu de croire que le blocus serait de courte durée. — Lechartier c. Cie gén. Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 632.

BOIS.

Voir : *Affrètement, Allège, Arrimage, Avarie, Avarie particulière, Capitaine, Chargement, Chargeur, Commissionnaire de transports, Déchargement, Force majeure, Fret, Manquant, Réclamateur, Vente, Vente coût et fret.*

BOIS DE CAMPÊCHE. — Voir : *Avarie commune, Capitaine, Vente à livrer.*

BOIS DU NORD.

1. France. — *Déclaration de tonnage. Tolérance. Usages de Rouen.*

Application aux quantités non chargées. — Pour les transports de bois du Nord, la tolérance relative à l'erreur de déclaration du tonnage est, d'après un usage constant et reconnu, fixée au dixième du chargement ; cette tolérance est également applicable aux quantités non chargées, de sorte que le montant de l'indemnité ne doit se calculer que sur les neuf dixièmes desdites quantités.— Savare et Cie c. Davidson. — Caen, 4 janvier 1893, IX, p. 18.

BONS D'AVANCE. — Voir : *Armateur*.

BORNAGE.

1. France. — Contravention. Commissaire de l'incription maritime. Droit de poursuite directe (Circulaire du 19 février 1886). — II, p. 231.

2. *Martinique. Décret du 19 mars 1852. Rôle d'équipage. Pénalité. Navigation au bornage. Pirogue.*— Le décret du 19 mars 1852, qui impose l'obligation du rôle d'équipage à tous bâtiments exerçant une navigation maritime, est applicable dans son entier à la Martinique, où il a été promulgué, et la généralité de son art. 1er le rend applicable sans distinction à toutes les embarcations de quelque espèce qu'elles soient. L'article 3 de ce décret, qui concerne la navigation au cabotage, doit être interprété dans un sens large, et l'on doit faire rentrer dans ce terme toute navigation qui n'est ni au long cours ni à la pêche. En conséquence, une pirogue armée au bornage, qui porte un rôle d'équipage périmé, tombe sous le coup de cet article, sans qu'il soit besoin d'examiner si le décret du 26 février 1862, qui assimile le bornage au cabotage, a été ou non légalement rendu. — Proc. gén. Martinique c. Dormoy. — Cassation, 20 octobre 1893, IX, p. 456.

Voir aussi : *Marine*.

BOUÉE. — Voir : *Congrès de Washington*.

BRÉSIL.

1. Législation sur les avaries (M. Ouwerx).— III, p. 517.

2. Ports suspects (Décret Urugayen du 20 novembre 1891).— VII, p. 630.

3. Service sanitaire. Réorganisation. (Décr. du 3 février 1886.) — II, p. 380.

BREVET.

1. France.— Examen pour le brevet de capitaine en vue du commandement des navires de commerce. Valeur et durée du certificat d'apitude pratique. Condition de navigation nécessaire pour en prolonger la valeur. (Circulaire du 10 juin 1885.) — II, p. 494.

2. Conditions d'âge et de navigation exigées des candidats au long cours et au cabotage. (Décret du 10 décembre et circulaire du 19 décembre 1885.) — II, p. 228.

3. Examens pour le brevet de capitaine au long cours et au cabotage. Sessions supplémentaires. Demande et présentation. Délai. (Circulaire du 18 janvier 1886.) — II, p. 230.

Voir aussi : *Assurance maritime, Capitaine*.

BRIS.

Voir : *Affrètement, Arrimage, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Chargeur, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Connaissement, Preuve*.

C

CABLES.

1. France. — Convention internationale du 14 mars 1884. Loi du 20 décembre 1884. — I, p. 452, 453.

2. Navires chargés de la pose des câbles. Droits de quai. Exemption. Décision ministérielle. — I, p. 686.

3. Norvège. — Protection des câbles sous-marins (Loi du 14 juin 1884). — II, p. 113.

Voir aussi : *Abordage maritime. Remorquage.*

CABOTAGE

CHAPITRE I
Législation

1. France. — Décret du 15 avril 1885 qui rélgemente l'exercice du cabotage en Algérie. — I, p. 459.

2. Algérie. Décret du 15 janvier 1895. — X, p. 811.

3. Brésil. — Décret du 5 décembre 1894, X, p. 811.

4. Equateur. — Liberté du cabotage sur les côtes occidentales de la République de l'Equateur (Décr. du 6 septembre 1888). — IV, p. 613.

5. Maroc. — Régime du cabotage pour le transport du blé et de l'orge. (Décret du 30 janvier 1889). — V, p. 153.

CHAPITRE II
Jurisprudence

6. France. — *Distinction entre le cabotage et le long cours.* — La distinction entre le long cours et le petit cabotage n'est pas déterminée par la nature du navire, mais par la longueur du trajet. Spécialement, ne doit pas être considéré comme excédant la longueur d'un voyage au petit cabotage le parcours de Boston à Saint-Pierre de Miquelon. — O'Sheelan et Cie c. Vve Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

7. *Dernier voyage. Période comprise entre l'armement et le désarmement.* — Le « dernier voyage », pour lequel les assureurs d'un navire sont privilégiés, doit s'entendre, pour un navire employé à la petite pêche, comme pour un navire employé au cabotage, de la période comprise entre son armement et son désarmement, et non de la période pour laquelle les primes doivent être payées. — Néréide c. Crédit Foncier maritime. — Paris, 20 février 1888, V, p. 346.

8. *Martinique. Décret du 19 mars 1892. Rôle d'équipage. Cabotage. Pénalité. Interprétation large. Pirogue armée au bornage. Applicabilité.* — Le décret du 19 mars 1852, qui impose l'obligation du rôle d'équipage à tous bâtiments exerçant une navigation maritime, est applicable dans son entier à la Martinique, où il a été promulgué, et la généralité de son article 1er le rend applicable sans distinction à toutes les embarcations, de quelque espèce qu'elles soient. L'article 3 de ce décret, qui prononce une pénalité pour infraction à cette règle en ce qui concerne la navigation au cabotage, doit être interprété dans un sens large, et l'on doit faire rentrer dans ce terme toute navigation qui n'est ni au long cours ni à la petite pêche. En conséquence, une pirogue armée au bornage, qui porte un rôle d'équipage périmé, tombe sous le coup de cet article, sans qu'il soit besoin d'examiner si le décret du 26 février 1862, qui assimile le bornage au cabotage, a été ou non légalement rendu. — Proc. gén. Martinique c. Dormoy. — Cassation, 20 octobre 1893, IX, p. 456.

9. *Médecin à bord. Présence non obligatoire.* — La présence d'un médecin à bord n'est pas obligatoire sur un navire voyageant au cabotage. — François Breuil c. Cie Paquet. — Marseille, 3 août 1893, IX, p. 234.

10. *Petit cabotage. Absence de pilote. Entrée dans un port. Capitaine. Connaissances insuffisantes. Faute. Responsabilité.* — Constitue une faute de nature à engager sa responsabilité, le fait par un capitaine au petit cabotage de n'avoir point pris de pilote, bien qu'il en soit légalement dispensé, eu égard au tonnage de son navire et à son genre de navigation, lorsque, sans connaissance suffisante du port où il veut entrer, il n'est pas par lui-même en état d'en éviter les difficultés. — Fouquet et Maris c. Fizel. — Rouen, 31 mai 1894, X, p. 173.

11. *Petit cabotage. Chargement sur le tillac. Droit du capitaine. Jet à la mer. Avarie commune.* — Dans la navigation au petit cabotage, le capitaine a le droit de charger des marchandises sur le tillac sans le consentement des chargeurs. Il suit de là que le jet pour le salut commun des marchandises ainsi chargées constitue une avarie commune à laquelle le fret, le navire et la cargaison doivent contribuer suivant les dispositions de l'article 401. — O' Sheelan et Cie c. Vve Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

Voir aussi : *Algérie, Arrimage, Brevet, Capitaine, Compétence, France.*

CAFÉS. — Voir : *Commissionnaire de transports*.

CAISSE DES INVALIDES. — Voir : *Armateur, Gens de mer*.

CALAISON. — Voir : *Affrètement, Armateur*.

CAMIONNEUR. — Voir : *Déchargement*.

CANADA.

1. Acte concernant les navires et chargements (Décret de 1888), IV, p. 217.

CANASTRES. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Fret*.

CANAUX.

Voir : *Abandon, Abordage fluvial, Abordage maritime, Afrètement, Force majeure, Navigation intérieure*.

CAPITAINE.

DIVISION

Chap. I. *Législation* — Chap. II. *Doctrine*. — Chap. III. *Du capitaine en général*. — Chap. IV. *Droits et devoirs du capitaine pendant le voyage*. Sect. 1. *De la rédaction du connaissement*. Sect. 2. *Embarquement et départ*. Sect. 3. *Direction technique du navire*. Sect. 4. *Pouvoirs et obligations du capitaine en cours de route*. Sect. 5. *Délivrance des marchandises*. Sect. 6. *Paiement du fret*. Sect. 7. *Des rapports du capitaine avec la Douane*. Sect. 8. *Recommandation et conduite du navire*. Sect. 9. *De l'assistance en cours de route*. Sect. 10. *Remboursements et dommages à réclamer de l'affréteur*. — Chap. V. *Responsabilité du capitaine*. Sect. 1. *Responsabilité à l'égard de l'affréteur et du consignataire*. § 1. *De la responsabilité en général*. § 2. *Responsabilité résultant des actes du capitaine en cours de voyage*. § 3. *Responsabilité relative à l'état de la cargaison. a/ Vices d'arrimage. b/ Chargement sur le pont; c/ Autres cas*. Sect. 2. *Responsabilité à l'égard des tiers*. Sect. 3. *Du rapport de mer et de la preuve des fortunes de mer*. Sect. 4. *Actions civiles et pénales contre le capitaine*. — Chap. VI. *Rapports du capitaine avec l'armateur*. Sect. 1. *De la responsabilité de l'armateur à raison des faits du capitaine*. Sect. 2. *Recours du capitaine contre l'armateur*. Sect. 3. *Salaires. Droit de chapeau*. Sect. 4. *Cessation de fonctions. Congé*. — Chap. VII. *Des fins de non-recevoir*.

CHAPITRE I
Législation

1. Différends avec les armateurs ou les gens de l'équipage. Règlement. Pouvoirs relatifs au navire. Etendue de la responsabilité. Congrès international d'Anvers. — I, p. 426, 428.

2. FRANCE. — Décret du 2 juin 1886, sur la situation des officiers de l'Etat sur les navires de commerce. — II, p. 111.

3. Conditions d'âge et de navigation exigées des candidats au brevet de capitaine au long cours et de maître au cabotage (décret du 10 décembre, circul. du 19 décembre 1885). — II, p. 228.

4. Examen pour le brevet de capitaine des navires de commerce. Session supplémentaire. (Circul. du 18 janvier 1886). — II, p. 230.

5. Brevet pour le commandement des bâtiments de commerce. Valeur et durée du certificat d'aptitude pratique. Prolongation de valeur. Conditions. (Circul. du 10 juin 1885). — II, p. 494.

6. Disparition d'un marin. Obligations du capitaine pour permettre de constater le décès. (Circul. du 26 janvier 1887). — III, p. 245.

7. ALLEMAGNE. — Poids, mesure, qualité, contenu et valeur mentionnés au connaissement et considérés, néanmoins, comme inconnus du capitaine. — Marchandises non enlevées dans le temps prévu. Mise en magasin ou en allèges. Règles de Hambourg. — I, p. 279.

8. ANGLETERRE. — Débours. Recouvrement. Subrogation. Mercant Shipping Act du 26 août 1889. — V, p. 312.

9. DANEMARK. — Arrimage par

des arrimeurs-jurés. Capitaine responsable, mais présomption en sa faveur. — III, p. 354.

10. Arrimage. Règles à suivre. — III, p. 354.

11. Capitaine copropriétaire ne pouvant être congédié contre sa volonté. — III, p. 351.

12. Chargement de la cargaison. Obligations du capitaine. — III, p. 353.

13. Chargement sur le pont. Autorisation spéciale. Exception pour les bois. — II, p. 354.

14. Congédiement. Conditions. Conséquences. — III, p. 351.

15. Engagement. Forme. Durée. — III, p. 350.

16. Fardage. Obligations réciproques du capitaine et des affréteurs.— III, p. 354.

17. Fonctions du capitaine. Cessation due à certaines circonstances. — III, p. 352.

18. Obligations du capitaine pendant le voyage. — III, p. 354.

19. Vente des marchandises en cours de route. Indemnité due à l'affréteur. — III, p. 354.

20. Espagne. — Emprunts en cours de route. Besoins du navire. Formalités. Code de commerce espagnol. Principes. — II, p. 765.

21. Fonctions. Droits et obligations du capitaine. (Principes du Code de com.). — III, p. 527.

22. Prêt à la grosse. Pouvoirs du capitaine. (Principes du Code de com.). — III, p. 527.

23. Grèce. — Manifeste. Navires abordant ou relâchant dans un port grec. Formalités. (Loi du 28 mai 1887). — III, p. 509.

24. Italie. — Manifeste imposé aux navires venant d'Autriche, Malte et Tripoli. (Décret du 26 août 1887). — III, p. 391.

25. Mexique. — Manifeste. Rectifications et additions. Possibilité. Conditions. (Décret du 20 octobre 1887). — III, p. 793.

26. Pays-Bas. — Droits et obligations du capitaine en général. Principes du Code de commerce. — VIII, p. 236.

27. Rapports du capitaine avec les gens de l'équipage. — VIII, p. 244.

28. Portugal. — Principes du Code de commerce. — V, p. 599.

29. Russie. — Engagement du capitaine. Principes du Code de commerce maritime. — X, p. 537.

30. Pouvoirs et devoirs vis-à-vis des gens de l'équipage. — X, p. 544.

31. Responsabilité de l'armateur pour ses actes. — X, p. 543.

32. Suède. — Principes du Code maritime. Arrimage. Capitaine et second responsables. — III, p. 106.

33. Arrimage effectué par des arrimeurs de profession. Simple présomption de bon arrimage. Capitaine responsable en cas de preuve faite du mauvais arrimage. — III, p. 106.

34. Marchandises. Moment où commence la responsabilité du capitaine. — III, p. 106.

35. Contrebande par l'affréteur à l'insu du capitaine. — III, p, 108.

36. Délits commis pendant l'exercice de ses fonctions. Principes du Code maritime. — VIII, p. 222.

CHAPITRE II
Doctrine

37. France. — Responsabilité du capitaine en cas d'abordage lorsqu'il se trouve un pilote à bord (M. Laurin.) — I, p. 548.

38. Abordage. Pilote. Faute. Capitaine responsable (M. de Courcy). — III, p. 128.

39. Abordage. Pilote obligatoire. Faute. Capitaine irresponsable. Responsabilité réelle du navire (M. de Courcy). — II, p. 129.

40. De l'influence de la clause d'irresponsabilité sur le caractère de l'avarie occasionnée par la faute du capitaine (M. Marais). — VII, p. 606.

41. Abordage. A propos de l'Elbe et du Cramthie. De la responsabilité pénale des capitaines. Droit comparé (M. Autran). — X, p. 666.

42. Allemagne. — Soins donnés à la cargaison après la perte du navire. Indemnité spéciale. (M. Lewis). — III, p. 460.

43. Belgique. — Obligations. Pouvoirs. Règlement des contestations avec les propriétaires du navire ou les gens de l'équipage (M. Jacobs). — I, p. 663.

44. Danemark. — Des effets dans le droit danois des engagements contractés par le capitaine (M. Beauchet). — V, p. 546.

45. Italie. — Responsabilité et obligations en cours de route. — I, p. 91, 322.

46. Norvège. — De la nomination et du congédiement du capitaine dans le droit norvégien (M. Beauchet). — V. p. 411.

47. Du droit de rétention du capitaine pour le paiement du fret dans le droit norvégien (M. Beauchet). — VI, p. 497.

CHAPITRE III

Du capitaine en général

48. France. — *Assignation en cours de route. Absence de nom et de domicile. Nullité. Art. 69 du Code de procédure.* — Est nulle l'assignation donnée au capitaine d'un navire français en cours de route et affichée au tribunal de commerce et au parquet, alors qu'elle ne désigne que sa qualité, sans indication de nom et de domicile. En effet, le paragraphe 8 de l'article 69 du Code de procédure civile, qui dispense d'assigner le défendeur à son domicile lorsqu'il n'a en France aucun domicile connu, ne saurait être appliqué à ce capitaine, par la seule raison que son nom et son domicile étaient ignorés du demandeur. — Cap. Bertheaumé c. pilote Beaufils. — Hâvre, 31 octobre 1893, IX, p. 523.

49. *Capitaine étranger. Election de domicile chez le courtier. Appel. Signification au domicile élu. Validité.* — Lorsqu'un capitaine étranger a fait élection de domicile chez son courtier, dans un des actes de procédure relative à une instance dans laquelle il est partie, et qu'il a ensuite quitté le port, toutes significations, même la signification d'un acte d'appel, est valablement faite au capitaine, au domicile par lui élu chez son courtier. — Pajot c. Schultz. — Douai, 15 janvier 1892, VIII, p. 24.

50. *Capitaine étranger. Domicile. Navire. Signification d'exploit à bord. Intervention du parquet ou du consul. Convention franco-italienne.* — Le navire étant réputé le domicile des gens de mer, toutes assignations remises à bord à la personne assignée sont valables. Il en est ainsi, notamment, de l'assignation donnée, devant le tribunal de commerce d'Alger, au capitaine d'un navire italien, afin de voir nommer des experts appelés à faire leur rapport sur le montant de l'indemnité due aux armateurs d'un autre navire étranger, pour le sauvetage du premier bâtiment et son remorquage dans le port de cette ville. On objecterait vainement que, tout navire représentant le sol de la nation à laquelle il appartient, la signification de l'exploit aurait dû être faite par l'entremise du parquet et de l'autorité consulaire, ce principe de droit international n'étant admis qu'au point de vue des délits commis à bord, et non en matière de commerce. On ne saurait opposer non plus la clause de la convention consulaire franco-italienne du 26 juillet 1862, qui prévoit l'intervention des consuls, lorsqu'il s'agit de visites et recherches opérées à bord. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 3 décembre 1888, III, p. 729.

51. *Armateur. Représentation. Citation en justice.* — Le capitaine, signant les connaissements et engageant valablement le navire, peut être régulièrement cité par les chargeurs, qui peuvent également obtenir contre lui une condamnation, en sa qualité de capitaine. — Laurette et Cie c. cap. Pérès. — Marseille, 6 juin 1887, III, p. 69.

52. *Armateur. Faillite. Assignation du capitaine. Non-lieu. Syndic. Représentation de l'armateur.* — Le capitaine, assigné pour répondre à la demande en paiement de sommes dues par le navire, doit être mis hors de cause lorsqu'il ne s'est engagé qu'en qualité de préposé de l'armement et que l'armateur se trouve représenté au procès par le syndic à sa faillite. — Fleury, Gaillard, Monnet et Cartier c. Cap. Ray et syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

53. *Charte-partie. Interprétation. Action contre le capitaine. Validité.* — Le capitaine, ayant qualité pour répondre aux actions contre l'armement, aussi bien que pour intenter les siennes, peut être valablement assigné à raison d'une interprétation de la charte-partie signée par l'armateur. — Allier et Cie c. cap. Balsen. — Marseille, 18 mars 1885, I, p. 44.

54. *Mandat. Clause d'exonération. Renonciation pour l'armateur.* — Le capitaine ou le consignataire du navire ne saurait être considéré, dans tous les cas, comme mandataire de l'armateur. Spécialement, le capitaine, qui a commis une faute dont

l'armateur est exonéré par le connaissement, ne peut, sous prétexte qu'il représente ce dernier, renoncer à la clause d'exonération pour le compte de son mandant et faire retomber sur celui-ci les conséquences de sa propre faute. — Lindsay, Gracie et Cie c. Simon. — Nîmes, 13 mars 1893, IX, p. 178.

55. *Fait d'un prédécesseur. Citation en justice. Validité.* — Un capitaine peut être actionné même pour un fait commis par son prédécesseur. — Cap. Martin c. Choribit. — Pau, 2 juillet 1886, II, p. 402.

56. *Jugement contre le capitaine. Mandat révoqué. Inefficacité à l'égard de l'armateur et du capitaine actuel.* — La procédure suivie et le jugement pris contre l'ancien capitaine d'un navire, depuis qu'il a cessé ses fonctions, ne peuvent être opposés ni au capitaine actuel ni aux armateurs, et ne peuvent créer un titre utile pour arriver à la saisie du navire, alors surtout que les prétendus créanciers du navire savaient, lors de l'assignation, que le capitaine avait cessé ses fonctions. — Prévost et Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 165.

57. *Délaissement. Signification. Droit pour l'armateur d'exercer une action nouvelle. Absence de chose jugée.* — Lorsqu'un capitaine signifie de sa propre autorité le délaissement du navire aux assureurs et les assigne en validité, le jugement qui intervient sur cette action et qui refuse de valider le délaissement ne peut être invoqué contre l'armateur. Ce dernier conserve le droit de poursuivre de nouveau les mêmes assureurs en validité du délaissement de son navire, sans qu'on puisse lui opposer l'autorité de la chose jugée. Pour que cette fin de non-recevoir existe, il faut qu'il y ait identité de personnes; or, cette condition manque dans l'espèce, l'armateur n'ayant pas figuré dans la première instance même par un mandataire, puisque le capitaine n'a pas eu qualité pour l'y représenter ou l'y engager. — Cousteau c. La Providence maritime. — Bordeaux, 2 juillet 1888, IV, p. 253.

58. *Décès. Navire. Avitaillement. Factures. Livres du fournisseur. Présomption. Renvoi devant arbitres.* — Lorsque la facture des fournitures faites à un navire n'a pas été, suivant l'usage, visée par le capitaine, et que le décès ultérieur de celui-ci ne permet plus d'obtenir une reconnaissance des fournitures faites, le fournisseur peut, s'il présente à l'appui de sa réclamation un livre régulièrement tenu, quoique ni coté ni paraphé, être admis à compléter sa preuve devant arbitre-expert par tous moyens de droit. — Bernasconi c. Bossière. — Nantes, 2 novembre 1889, V, p. 656.

59. *Décès. Second. Obligations. Abordage. Protestation. Absence de signification.* — Au cas de décès du capitaine, le second, qui le remplace, est soumis aux mêmes obligations que le capitaine. Le navire abordé n'est donc pas recevable dans son action contre le navire abordeur, si le second, tout en ayant rédigé une protestation entre les mains d'un consul, n'a pas fait signifier cette protestation. — Cie maritime Française du Tonkin c. Cyp. Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

60. *Délaissement. Mandat spécial. Nécessité.* — La faculté de délaisser est personnelle à l'assuré et ne peut être exercée par le capitaine sans un mandat spécial. En conséquence, lorsqu'un capitaine signifie de sa propre autorité le délaissement du navire aux assureurs et les assigne en validité, le jugement qui intervient sur cette action, et qui refuse de valider le délaissement, ne peut être invoqué contre l'armateur. — Cousteau c. La Providence maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 436.

61. ANGLETERRE. — *Désignation par l'affréteur. Créance pour gages et avances. Action contre les propriétaires.* — D'après la charte-partie, le capitaine, bien que désigné par les affréteurs, n'en est pas moins l'agent des propriétaires qui le payent, l'entretiennent et doivent le remplacer dans le cas où sa conduite aurait donné lieu aux plaintes des affréteurs. Cette préposition engage la responsabilité des propriétaires, qui doivent payer les gages et les avances dus au capitaine. — Cap. Parr c. Propriétaires de la « Beeswing » de Liverpool. — Cour supr. de judicature, 5 mars 1885, I, p. 45.

62. AUTRICHE-HONGRIE. — *Action des tiers pour réparations au navire. Nécessité d'agir contre l'armateur.*

— L'action en paiement des travaux pour les réparations d'un navire n'est pas intentée valablement contre le capitaine seul, quand le contrat est intervenu avec l'armateur. — Cour supr. de justice, 6 octobre 1885, I, p. 538.

63. Belgique.—*Sens du mot « capitaine ». Patrons de chaloupes de pêche. Application.* — Si le mot capitaine désigne, dans certains articles de la loi, l'officier commandant un navire de guerre, de commerce ou de transport, il comprend aussi, dans un grand nombre de dispositions légales, les commandants de tous les navires de mer, quelles que soient l'importance de leur équipage et la nature de leurs expéditions, notamment ceux qui, sous le nom de patrons, sont préposés à la conduite des chaloupes de pêche. — Rickx c. Hamman. — Cassation, 6 mai 1887, III, p. 70.

64. *Caractère privé vis-à-vis des armateurs. Caractère public pour certains faits.* — S'il est vrai que le capitaine de navire est, à certains égards, le représentant des armateurs avec lesquels il est engagé dans les liens d'un mandat d'une nature particulière, il faut cependant reconnaître qu'à d'autres égards, il a un caractère public; dans certaines circonstances déterminées, il exerce, dans un intérêt public, en vertu d'une délégation qu'il tient de la loi, une partie de l'autorité publique; les droits qui lui sont ainsi conférés sont inhérents à ses fonctions et ne peuvent faire l'objet de conventions privés. — Porsage c. dame Victorine de Keyser et consorts. — Gand, 23 avril 1890, VI, p. 313.

65. *Contrat de transport. Mandataire de l'armateur, non de l'affréteur.* — Le capitaine, qui s'est engagé à transporter les marchandises chargées, s'engage, à défaut de stipulations contraires, comme mandataire de son armement, et non comme mandataire de l'affréteur. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langwill et Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

66. *Gérant d'affaires. Intérêt propre.* — Le capitaine ne peut se prévaloir d'avoir agi comme gérant d'affaires ou gérant conventionnel, étant obligé à une prestation et agissant dans son intérêt propre, pour la raison que le débiteur n'est jamais soit le mandataire, soit le gérant d'affaires de son créancier, à moins qu'il ne s'agisse de faits étrangers à l'obligation. — Cap. Griffihts c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

67. *Chargeurs. Représentation en cours de voyage.* — Le capitaine, en cours de voyage, représente les chargeurs dans les actions qu'il intente; ceux-ci, quand leur intérêt le commande, peuvent intervenir en personne et intenter une action en leur nom devant un autre tribunal. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Lambelli et l'Adria Navig. C°. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

68. *Chargeurs. Représentation en cours de voyage. Action dans l'intérêt commun. Intervention personnelle de l'intéressé. Renonciation au procès. Ordre.* — Le capitaine, en cours de voyage, représente tous les intéressés à l'expédition et peut, en son nom et dans leur intérêt, intenter toutes actions contre des tiers; mais rien n'empêche les chargeurs et les autres intéressés d'intervenir personnellement dans cette action pour faire mieux valoir leurs droits, ou même d'ordonner au capitaine de mettre fin au procès en ce qui les concerne, pour intenter ensuite, en leur propre nom, une action contre les tiers devant un autre tribunal. — Cap. Janssens et consorts c. Glafcke et Hennings. — Anvers, 27 octobre 1888, IV, p. 461.

69. *Action intentée au cours du voyage au nom de tous les intéressés. Action personnelle des chargeurs devant un autre tribunal. Litispendance. Recevabilité.* — Le fait du capitaine d'avoir, pour leur compte, commencé une action, ne les rend pas non recevables à recommencer celle-ci devant d'autres tribunaux, ni pour cause de litispendance, ni pour renonciation volontaire au contrat ou quasi-contrat judiciaire. Pour rendre leur nouvelle action recevable, ils devront, en même temps, prouver leur renonciation à l'action intentée, pour leur compte, par le capitaine, et ils auront à rapporter cette preuve, même avant de solliciter le décrètement d'une mesure provisionnelle. — Capitaine Janssens et consorts c. Glafcke et Hennings.— Anvers, 27 octobre 1888, IV, p. 461.

70. *Domicile. Séjour dans un port. Condition insuffisante.*— N'est pas domicilié dans un port le capitaine qui n'y séjourne que par intervalles à bord de son navire, et seulement à raison de sa qualité de capitaine. Sa présence momentanée et accidentelle ne saurait non plus constituer une résidence dans le sens de l'article 52, 4°, de la loi du 25 mars 1876.— Vve Pracyenhoven c. cap. Sheriff. — Référé d'Anvers, 27 novembre 1894, X, p. 628.

71. *Capitaine étranger. Tribunal belge. Compétence.* — Suivant la législation anglaise, l'étranger peut être cité devant les tribunaux de ce pays, s'il y possède un bureau d'affaires (office of business) ; par réciprocité, un citoyen anglais, possédant semblable office en Belgique, peut être assigné devant une juridiction belge. — Cap. Deweert c. Liverpool, Brazil and River Plate Cie. — Bruxelles, 30 janvier 1889, V, p. 90.

72. DANEMARK. — *Amende encourue par un matelot. Défaut de droit de rétention. Salaires.* — Le droit accordé au capitaine du navire par la loi du 23 février 1866, § 7, de poursuivre au retour, en paiement d'une amende, un de ses subordonnés, coupable d'avoir commis pendant la traversée une infraction qui n'a pas été réprimée par une peine, ne l'autorise pas à exercer un droit de rétention sur le salaire du coupable. — Soog Handelrest, 28 novembre 1883, I, p. 178.

73. ECHELLES DU LEVANT. — *Qualité. Preuve. Certificat consulaire. Rôle d'équipage. Livre de bord.* — La qualité de capitaine résulte du certificat délivré par l'autorité consulaire, de la mention du rôle d'équipage qui lui reconnaît ce titre, des énonciations du livre de bord relatives au commandement du navire et aux différentes opérations faites par le capitaine au su des propriétaires. — Vincent Grech c. Constantin Psaros, Henriette Zighomala et Georges Volika. — Tribunal consulaire de Grèce à Constantinople, 10 novembre 1893, X, p. 476.

74. ITALIE. — *Fait d'un prédécesseur. Citation en justice.* — Le capitaine d'un navire ne peut être cité en justice pour des faits qui se rapportent au commandement d'un autre capitaine dans un voyage précédent. — Lucques, 9 avril 1886, II, p. 466.

75. *Capitaine de bord. Fonctions. Direction technique. Directeur-gérant.* — Les fonctions du capitaine de bord sont limitées à la direction purement technique du navire. Donc, le capitaine, en pareil cas, n'est pas responsable envers l'armateur des obligations contractées à la charge du navire par la volonté et l'ordre de quelque autre personne, qui est préposée à l'administration de ce navire. — Soccola c. Figari. — Gênes, 2 juin 1893, IX, p. 630.

76. *Délaissement. Incapacité.* — L'acte de délaissement des marchandises assurées doit être fait par l'assuré seulement et non par le capitaine du navire. — Lloyd Sicilien c. Cudia. — Palerme, 12 octobre 1890, VI, p. 587.

77. TUNISIE. — *Action en surestaries. Armateur représenté. Appel. Action en déclaration de jugement commun. Inutilité.* — Le capitaine représente de plein droit les armateurs dans les actions qu'il intente dans l'intérêt du navire, et notamment pour obtenir le paiement de surestaries. En conséquence, lorsque le capitaine a obtenu gain de cause, les armateurs ne sont pas recevables à reprendre une nouvelle instance, pour se faire déclarer commun le jugement rendu au profit de leur capitaine, une semblable procédure étant absolument inutile. Il en est ainsi surtout lorsque le jugement obtenu par le capitaine a été frappé d'appel par le chargeur et que l'instance est encore pendante devant la Cour. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

CHAPITRE IV

Droits et devoirs du capitaine pendant le voyage.

SECTION 1

De la Rédaction du Connaissement.

78. FRANCE. — *Charte-partie. Absence de stipulation relativement au poids. Poids exact. Connaissement. Signature obligatoire. Clause « que dit être ».* — Quand il n'a été rien stipulé dans une charte-partie

relativement au poids à porter aux connaissements, le capitaine doit signer les connaissements avec l'indication exacte du poids des marchandises dont il se charge et dont il assume ainsi la responsabilité; il n'est pas fondé à opposer la mention « poids inconnu » ou la clause « que dit être ». — Morel c. cap. Haltemberg. — Rouen, 22 novembre 1889, V, p. 506.

79. *Connaissement non signé. Valeur*. — Un connaissement qui n'est signé ni par le capitaine, ni par le chargeur, n'a aucune valeur en justice, et ne peut, en conséquence, être admis comme une preuve de la ratification du chargeur. — Malherbe c. Sté Navale de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1892, VII, p. 391.

80. *Connaissement. Signature en blanc. Validité*. — Le connaissement fait la preuve du chargement à l'égard de tous, alors même qu'il a été signé en blanc. Le capitaine qui a signé en blanc doit être considéré soit comme ayant suivi la foi des affréteurs, soit comme ayant commis une faute. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

81. *Connaissement. Signature par l'affréteur*. — Le capitaine ne peut se prévaloir de ce que le connaissement la été signé par l'affréteur et non par ui-même, ce qui constitue une négligence qui lui est imputable. — Reinhart c. cap. Orr, Draper et Wood. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 562.

82. *Connaissement. Signature par un autre que le capitaine. Ratification tacite de la part de ce dernier. Responsabilité*. — Quand un manquant est constaté au débarquement, le capitaine ne peut dégager sa responsabilité, en alléguant qu'il n'a pas signé le connaissement, s'il résulte, d'ailleurs, des circonstances de la cause que ledit capitaine a accepté sans observation le connaissement dont s'agit, et qu'il s'en est servi chaque fois qu'il en a eu besoin, absolument comme s'il l'avait signé lui-même. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

83. *Connaissement. Signature par un tiers non-mandataire. Chargement de bois. Code finlandais*. — Le Code maritime finlandais, ne rendant le capitaine responsable que de ce qu'il a approuvé par sa signature sur le connaissement, la différence, constatée à la réception, sur les mesures d'un chargement de madriers telles qu'elles résultent du connaissement, ne saurait être mise à la charge du capitaine, lorsque ce connaissement, créé en Finlande, ne porte pas la signature du capitaine, mais mentionne, au contraire, qu'il est signé par procuration d'un tiers. Il en est ainsi surtout lorsque le capitaine a protesté sans retard contre les réserves faites par les réceptionnaires sur les récépissés de la marchandise livrée et qu'il n'a été mis en possession du connaissement qu'à l'arrivée au port de destination, par le consignataire de la coque. Si, en pareil cas, le capitaine est en faute de ne pas s'être muni, avant le départ, de tous les actes concernant la cargaison, ainsi que la loi l'y obligeait, cette faute ne saurait couvrir le vice essentiel du connaissement. — Cap. Heintzelmann c. Marré et Delol. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 576.

84. *Connaissement. Signature par le transporteur. Antidate*. — Les transporteurs qui ont signé le connaissement, tant en leur nom personnel que comme mandataires du capitaine, doivent être déclarés responsables, avec ce dernier, du préjudice résultant de la faute qu'ils ont commise en apposant sciemment et de mauvaise foi, sur cet acte, une fausse date et un faux lieu d'embarquement. Le capitaine ne saurait exciper de ce qu'il n'a pas lui-même signé le connaissement, pour se soustraire à cette responsabilité. — Mourer c. cap. Stacey. — Rouen, 24 novembre 1886, III, p. 420.

85. *Connaissement. Signature par l'armateur. Capitaine. Ratification tacite. Fausses énonciations. Responsabilité*. — Les transporteurs qui ont signé des connaissements, tant en leur nom personnel que comme mandataires du capitaine, doivent être déclarés en faute aussi bien que ce dernier, quand ils ont inséré ou laissé insérer dans ces connaissements de fausses énonciations au sujet de la date et du lieu d'embarquement des marchandises. Le capitaine ne saurait se disculper en alléguant qu'il n'a pas lui-même signé les connaissements ; le fait de les avoir acceptés, d'avoir chargé et transporté sur son navire les marchan-

dises qu'ils représentent, constituent de sa part une ratification suffisante pour engager sa responsabilité. — Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

86. *Connaissement. Antidate. Collusion avec le vendeur.* — Le capitaine qui, de concert avec le vendeur d'une marchandise à livrer par navire et à embarquer avant une date déterminée, consent à antidater ses connaissements, de manière à faire croire à l'acheteur que la marchandise a été embarquée dans les conditions du marché, commet une faute qui a pour effet de le rendre responsable, envers l'acheteur, du préjudice que ce dernier a éprouvé du fait de l'embarquement après la date indiquée dans le contrat de vente. Il en est ainsi surtout lorsque l'acheteur s'est trouvé, par le fait de cette antidate, empêché de laisser les marchandises pour compte de l'expéditeur, ce qu'il eût fait si, avant le paiement ou l'acceptation des traites du vendeur, il avait connu la date véritable de l'embarquement. — Le Bourgeois c. cap. Thorsen. — Rouen, 22 mars 1892, IX, p. 152; Cassation, 4 juin 1894, X, p. 152.

87. *Connaissement produit par les réclamateurs. Ratures. Surcharges et mentions marginales. Capitaine porteur d'un autre connaissement des chargeurs.* — Les ratures, surcharges et mentions marginales, existant sur un connaissement, ne peuvent faire foi contre la partie adverse que tout autant qu'elles ont été acceptées par elle. En conséquence, lorsque le capitaine est porteur d'un connaissement rédigé par les chargeurs, et constatant que les jours de planche accordés aux affréteurs pour charger et décharger ont été épuisés au chargement, les réclamateurs ne peuvent lui opposer un autre connaissement n'émanant pas de lui, et portant que le délai du chargement a été inférieur à celui des staries. — Cap. Flett c. Génestal et Delzons. — Hâvre, 6 novembre 1888, IV, p. 425.

88. *Connaissement en mains du capitaine. Mention. Absence d'effet.* — Le capitaine ne peut exciper d'une mention inscrite seulement au connaissement-chef resté entre ses mains, et qui n'a pu modifier le contrat de transport intervenu entre lui et les chargeurs. — Reinhart c. cap. Horr. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 562.

89. *Connaissement-chef. Clauses imprimés. Récépissés sans réserves.* — Les clauses imprimées au connaissement-chef représenté par une compagnie maritime de transports, sont opposables au chargeur qui a signé ce connaissement, bien que ces clauses ne figurent pas sur les récépissés de sa marchandise, qui lui ont été délivrés par la Compagnie. — Kanoui c. Hartman et Société navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

90. *Contre-lettre. Convention nouvelle avec le chargeur. Porteur du connaissement. Droit propre.* — Le porteur d'un connaissement a un droit qui lui est propre, indépendant de celui du chargeur et contre lequel toute contre-lettre ou toute convention nouvelle intervenue entre le chargeur et le capitaine, en dehors de ce connaissement, ne saurait prévaloir. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

91. *Connaissement. Inexactitude. Preuve admise à l'égard du chargeur.* — Le capitaine peut être admis à établir, par la preuve contraire, que le connaissement est inexact, mais seulement contre le chargeur lui-même. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Ibid.

92. *Embarquement. Pluie. Mention au connaissement.* — Lorsqu'une marchandise chargée sur un steamer d'une ligne régulière est embarquée en temps de pluie, le chargeur ne peut s'opposer à ce que cette circonstance soit mentionnée sur le connaissement. — Brostrom c. Cie Cunard. — Hâvre, 16 mars 1886, II, p. 28.

93. ANGLETERRE. — *Connaissement. Antidate. Irresponsabilité.* — Le capitaine n'est pas responsable envers ses armateurs de l'antidate des connaissements, s'il n'y a fraude de sa part et surtout s'il est couvert par l'agent des armateurs. — Michael Breen c. Stumore Weston C°. — Chambre des Lords, 22 novembre 1886, II, p. 722.

94. *Récépissés délivrés par le second. Obligation de remettre des connaissements conformes.* — Le capitaine est obligé de remettre des connaissements conformes aux reçus délivrés par le second aux chargeurs. — Lishman c.

Christie. — Cour sup. de judic., 23 juin 1887, III, p. 215.

95. Autriche-Hongrie. — *Divergences. Connaissement du capitaine signé par le chargeur. Préférence.* — En cas de divergence entre le connaissement resté entre les mains du capitaine et le connaissement qui est en mains du destinataire, le premier fixe les droits du capitaine, s'il a été rempli et signé par le chargeur. — Cassation Vienne, 30 avril 1890, VI, p. 309.

96. Belgique. — *Antidate. Agent du chargeur. Coopération. Irresponsabilité.* — Le chargeur ne peut rendre le capitaine responsable du préjudice qu'il prétend lui avoir causé par l'antidate du connaissement, lorsque cette antidate a été l'œuvre confectionnée ou tout au moins acceptée par son propre agent. — Alfred Schuchard et Cie c. Hensley. — Anvers, 7 novembre 1893, X, p. 309.

97. *Antidate. Destinataire. Acceptation de traites. Responsabilité.* — Le capitaine est responsable du préjudice causé au destinataire par l'antidate des connaissements, lorsque ce destinataire a accepté les traites du vendeur sur le vu des connaissements antidatés et dans l'ignorance de leur vice. Mais la responsabilité du capitaine doit être restreinte aux conséquences directes et immédiates de sa faute. — Cap. Bartlett c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

98. *Réception sans réserves. Présomption de bon état. Connaissements purs et simples. Obligation.* — Le connaissement sert de reconnaissance du chargement et détermine les droits respectifs des parties. Il doit contenir éventuellement les indications relatives à l'état des marchandises embarquées. La réception de la marchandise par le capitaine doit, en dehors de toute protestation ou réserve de sa part, être présumée avoir été faite en bon état. Aussitôt la marchandise embarquée, le capitaine doit donc délivrer, sauf convention contraire, des connaissements purs et simples, nets de toute clause exceptionnelle. — Ruys et Cie c. cap. Wolker. — Anvers, 21 avril 1892, IX, p. 583.

99. *Permis d'embarquement. Réserve d'insérer des clauses restrictives. Vérification contradictoire des marchandises. Nécessité.* — La clause suivante insérée dans un permis d'embarquement accepté par le chargeur, « les marchandises seront embarquées à toute heure et par tous les temps, et éventuellement des clauses restrictives seront mises sur les connaissements », ne contredit en rien au principe admis par la jurisprudence, suivant lequel une clause restrictive ne peut être insérée dans les connaissements que si l'état défectueux des marchandises a été reconnu ou constaté contradictoirement. — Lorsch et Cie c. cap. Talva. — Anvers, 6 octobre 1887, III, p. 618.

100. *Portée garantie. Chargement inférieur. Défaut de protestation de l'affréteur. Fin de non-recevoir.* — Quand le navire charge moins que la quantité stipulée, l'affréteur se rend non recevable à réclamer des dommages-intérêts contre le capitaine, s'il dresse la formule du connaissement et la soumet à la signature du capitaine sans faire aucune protestation contre ce dernier et sans le mettre en demeure de prendre le complément de la cargaison. — Anvers, 6 mars 1885, I, p. 56.

101. Danemark. — *Antidate. Non-obligation de signer.* — Le capitaine n'est point tenu de signer des connaissements antidatés, à moins qu'ils ne renferment la mention de cette antidate. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

102. *Renvoi à la charte-partie. Ordres de l'affréteur conformes à celle-ci. Obligation de l'exécuter.* — Lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, le capitaine est obligé d'exécuter les ordres de l'affréteur conformes à la charte-partie. — Soog Handelsret, 3 octobre 1883, II, p. 357.

103. *Acte postérieur à la charte-partie. Absence de mention au connaissement. Obligation.* — Le capitaine est obligé de se conformer à un acte souscrit postérieurement à la rédaction de la charte-partie, quoique non mentionné dans le connaissement. — Morgensen c. Schongaard et Cie. — Soog Handelsret, 31 décembre 1885, II, p. 354.

104. *Connaissement. Poids et qualité. Absence de réserves.* — Lorsqu'une charte-partie, relative à l'affrètement d'un navire pour transporter d'un port étranger en Danemark une

cargaison de grains, ne renferme aucune clause sur la responsabilité du capitaine concernant le poids et la qualité des marchandises, et que le capitaine, lors du chargement, a signé des connaissements purs et simples, ces connaissements doivent faire la règle pour ses obligations relatives à la délivrance des marchandises. — Copenhague, 24 juillet 1889, VI, p. 335.

105. *Fret payable sur le poids des gallons. Responsabilité des marques. Indication du poids brut, du poids net et des marques.* — Lorsqu'il a été stipulé, dans une charte-partie, que le fret dû au capitaine, pour le transport d'une cargaison de pétrole en tonneaux, sera payé d'après le poids des gallons et que le capitaine sera responsable du nombre des tonneaux chargés portant les marques indiquées sur les reçus du second, le capitaine peut exiger que les connaissements, qui sont présentés à sa signature, portent l'indication du poids brut et du poids net des tonneaux chargés, ainsi que de leurs marques. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

106. Italie. — *Référence à la charte-partie. Effet.* — Le capitaine a le droit d'insérer dans ses connaissements une clause opposable au réceptionnaire, aux termes de laquelle le fret, les surestaries et autres conditions seront réglés d'après les termes de la charte-partie. La clause insérée dans la charte-partie, d'après laquelle le capitaine s'engage à signer les connaissements *d'après l'usage au comptoir des affréteurs et aux taux de fret qu'il plaira aux affréteurs d'établir sans porter préjudice à la charte-partie*, n'enlève pas au capitaine la faculté de se rapporter d'une façon générale dans les connaissements aux conditions de cette charte-partie. — Land c. Miller. — Lucques, 17 mai 1886, II, p. 467.

107. Tunisie. — *Charte-partie. Signature par courtier. Autorisation télégraphique. Validité.* — Lorsqu'un courtier signe une charte-partie par autorisation télégraphique du capitaine, et que celui-ci ne conteste pas la sincérité des télégrammes en vertu desquels le courtier a signé pour lui, le contrat d'affrètement est aussi valable que s'il portait la signature personnelle du capitaine. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

108. *Affrètement par courtier. Absence de mandat déterminé. Droit d'accepter les clauses usitées. Ratification. Validité.* — Le courtier, chargé de fréter un navire, peut, à défaut d'un mandat restreint et déterminé, accepter les clauses usitées en matière d'affrètement, notamment la clause « franc d'avaries communes et réciproques ». Cette clause, une fois consentie par le mandataire du capitaine, est opposable à ce dernier, alors surtout qu'il a reçu sans protestation le double de la charte-partie qui lui était destiné et qu'il a exécuté sans réserve le contrat d'affrètement. C'est en vain que le capitaine voudrait opposer que la charte-partie, signée par son mandataire et renfermant la clause précitée, était écrite en langue étrangère, lorsqu'il résulte des circonstances de la cause que ledit capitaine n'a pu ignorer le contenu du contrat qui lui a été communiqué et qu'il a ratifié. — De Farconnet, Roubaud et Cie. c. cap. Poudikos. — Ibid.

109. *Saisie conservatoire. Refus de signer le connaissement. Surestaries. Non-lieu.* — Le capitaine ne peut être admis à réclamer des surestaries lorsque c'est par son refus de signer le connaissement, même avec réserves, que la saisie n'a pu être levée. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzellis. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

Section 2

Embarquement et Départ

110. France. — *Affrètement. Glaces en Loire. Force majeure. Empêchement. Retard. Affréteur. Refus de charger.* — L'article 277 du Code de commerce, aux termes duquel, « s'il « existe une force majeure qui n'em- « pêche que pour un temps la sortie « du navire, les conventions sub- « sistent et il n'y a pas lieu à dom- « mages-intérêts à raison du retard », s'entend aussi bien de l'entrée du navire dans le port que de sa sortie, et la présence des glaces en Loire constitue la force majeure temporaire visée par la loi. Par suite, l'affréteur, qui s'est engagé à charger à une époque déterminée, doit opérer le chargement,

même après cette époque, si le fréteur justifie n'avoir pu, auparavant, par suite des glaces en Loire, faire remonter son navire à Nantes pour y prendre charge. La résiliation du contrat d'affrètement doit être prononcée aux torts du chargeur, et celui-ci doit payer le demi-fret à titre d'indemnité. — Flornoy et fils c. Moussié fils. — Nantes, 14 janvier 1891, VII, p. 33.

111. *Affrètement pour un temps déterminé. Excédent certain avant le départ. Refus de prendre la mer.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour une période déterminée, avec faculté pour les affréteurs de payer proportionnellement, si le navire est en cours de route, les jours en excédent sur le délai fixé, le capitaine n'est pas tenu d'entreprendre un voyage dont la durée, au jour même du départ, serait certainement supérieure à ce délai. — Génestal et Delzons c. cap. Brolin. — Rouen, 14 mars 1890, VI, p. 41.

112. *Chargement. Mise en demeure de l'affréteur. Droit de mettre à la voile. Vide pour plein. Transport du chargement d'aller au port de retour. Faute. Obligation de faire nommer un tiers consignataire. Fret de retour.* — Le capitaine qui, malgré une mise en demeure faite à l'agent de l'affréteur au port d'embarquement du chargement de retour, ne reçoit de lui aucune marchandise, est en droit de mettre à la voile et d'être payé de son fret sur le vide comme plein. Toutefois, lorsqu'au moment de son départ, il a encore à bord des marchandises du chargement d'aller, il commet une faute en les rapportant au port de destination du voyage de retour, et cela même au cas où l'agent de l'affréteur, mis en demeure, se serait refusé à les débarquer. Il devait, en pareil cas, s'adresser à la justice et faire nommer un tiers consignataire. La conséquence de cette faute doit être, non d'obliger le capitaine à rapporter la marchandise au port où il aurait dû la laisser, mais de mettre à sa charge le fret à payer pour faire opérer ce transport par un autre navire. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juin 1894, X, p. 449.

113. *Chargement. Retard. Grève. Absence de force majeure. Affréteur. Responsabilité. Surestaries.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, le capitaine a droit à des surestaries si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun, alors même que le retard proviendrait d'une grève des ouvriers des ports. — Cap. Lidhner c. Olive et Revello. — Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

114. *Fret payable sur le poids délivré.* — La stipulation que le fret sera payé sur le poids délivré n'empêche pas l'affréteur d'être tenu à fournir toute la cargaison prévue à la charte-partie. — Watson c. Dreyfus frères et Cie. — Dunkerque, 22 avril 1890, VII, p. 541.

115. *Charte-partie. Clause stipulant que le navire sera prêt à charger « about » telle date. Voyage intermédiaire du navire. Faute.* — Lorsqu'il est stipulé dans une charte-partie que le navire sera prêt à charger « about » telle date, cette clause, tout en comportant une certaine tolérance, ne peut s'étendre au cas où le navire, profitant de la latitude accordée, aurait fait un voyage intermédiaire. — Duquesne c. cap. Butter. — Hâvre, 24 avril 1889, V, p. 52.

116. *Date du départ. Avis dans les journaux. Mise en demeure. Nécessité.* — L'avis inséré dans un journal de la date du départ d'un navire constitue une simple indication donnée au commerce. En conséquence, l'affréteur n'est pas recevable à se plaindre d'un retard dans le départ du navire, s'il n'a pas mis le capitaine en demeure. — Mirtzayantz c. Henderson brothers. — Marseille, 1er mai 1891, VII, p. 44.

117 *Départ. Retard. Absence de protestation. Dommages-intérêts.* — L'affréteur qui n'a pas protesté contre le retard du capitaine à mettre à la voile, n'est pas recevable à demander des dommages-intérêts à raison de ce retard. — Cap. Pearce c. Masson. — Marseille, 21 mai 1891, VII, p. 47.

118. *Délai fixé pour l'embarquement. Mauvais temps. Obligations du capitaine.* — Lorqu'une charte-partie porte : « l'embarquement ne pourra pas commencer avant le 20 ni après le 31 courant», cette clause n'autorise pas le capitaine à quitter le port le dernier jour du délai sans prendre la cargaison, quand le mauvais temps, prévu par une clause spéciale de la

charte-partie, n'a pas permis l'embarquement pendant la période fixée. — Donaudy c. Couppa. — Marseille, 25 juillet 1888; Aix, 29 février 1889, IV, p. 656.

119. *Embarquement clandestin. Collusion avec les chargeurs. Responsabilité solidaire.* — L'embarquement clandestin de marchandises par le capitaine, à l'insu de l'armateur, sans signature de connaissements ni inscription au manifeste de sortie, constitue une fraude dont l'armateur est fondé à poursuivre la réparation contre le capitaine et les chargeurs qui y ont coopéré. En pareil cas, et lorsqu'il est impossible de discerner nettement la part de chacun dans les manœuvres frauduleuses, il y a lieu de prononcer une condamnation solidaire contre tous les défendeurs. — Assureurs c. Devé, Wagner et Cie. — Hâvre, 21 décembre 1886, II, p. 567.

120. *Embarquement. Rupture d'une épissure. Ouvrier. Accident. Affréteur en bloc. Capitaine. Fourniture des élingues. Entrepreneur responsable.* — L'entrepreneur, qui a traité directement avec l'affréteur en bloc du navire, est seul responsable de l'accident survenu à un ouvrier pendant l'embarquement, par suite de la rupture d'une épissure, et il ne saurait avoir de recours contre le capitaine, alors même que celui-ci aurait fourni les élingues tout épissées, dont l'entrepreneur aurait dû vérifier soigneusement la solidité et le conditionnement. — Pontier c. Ferminier et Cie et cap. Stewart. — Marseille, 4 août 1892, VIII, p. 365.

121. *Marchandises. Livraison. Retard. Protestation au nom des affréteurs.* — Les protestations signifiées par le capitaine, tant en son nom personnel que pour le compte de ses affréteurs, constituent une mise en demeure suffisante. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe. — Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

122. *Navire. Tonnage. Déclaration supérieure. Affréteur. Dommages-intérêts.* — Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand tonnage qu'il n'est, est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur. — Cassation, 4 janvier 1893, IX, p. 18.

123. *Oppositions à la sortie du navire après le chargement. Chargeurs pouvant reprendre leurs marchandises. Capitaine. Responsabilité.* — Quand des marchandises ont été chargées à bord d'un navire, que le départ dudit navire se trouve empêché par des oppositions qui ont été mises à sa sortie, et que la durée de cet empêchement ne peut être déterminée, les chargeurs ont le droit de reprendre la libre disposition de leur marchandise. En outre, le capitaine est responsable, vis-à-vis d'eux, du retard et des frais qui leur ont été ou qui peuvent leur être occasionnés. — Laurette et Cie c. cap. Pérès. — Marseille, 6 juin 1887, III, p. 69.

124. ANGLETERRE. — *Chargement. Grève. Retard. Surestaries. Assimilation. Non-lieu.* — Le retard au chargement, par suite d'une grève, étant indéterminé, ne peut être assimilé à des surestaries. A cet égard, le capitaine n'a donc pas de droit réel sur la cargaison. — Clinck c. Ratford. — Cour supr. de judicature, 3 mai 1891, VII, p. 65.

125. *Clause « le navire sera prêt à telle date ». Encombrement des quais. Obligation de mettre le navire à la disposition de l'affréteur.* — La clause de la charte-partie, disant que le navire devra être prêt à prendre charge à une date déterminée, signifie que le navire sera à la disposition complète du chargeur, sans qu'il y ait lieu d'examiner si des circonstances indépendantes de la volonté du capitaine, par exemple l'encombrement des quais, ont en fait rendu le chargement impossible. — Hick c. G. Tweedy et C°. — Cour supr. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

126. *Marchandises légales. Signification.* — L'affréteur qui s'est engagé à fournir un chargement de marchandises légales s'oblige à donner un chargement de marchandises usuellement embarquées au port de charge, et non pas seulement un chargement permis par la loi et ne présentant pas des dangers exceptionnels. — Vandespar c. Duncan. — Haute-Cour de justice, 9 novembre 1891, VII, p. 447.

127. *Chargement. Usages contraires aux stipulations de la charte-partie. Observation. Faute.* — Lorsque la charte-partie a été précisément faite pour répondre à un usage local et éviter les difficultés qui en résultent ordinairement, et qu'il a été formel-

lement convenu que le connaissement ferait foi entre les parties, le capitaine est en faute en se conformant à cet usage.—Lishman c. Christie.— Cour supr. de judic., 23 juin 1887, III, p. 215.

128. Belgique. — *Chargement. Obligation du capitaine*.— En principe, c'est au capitaine qu'incombe l'opération du chargement, et le chargeur est uniquement tenu à mettre les marchandises le long du quai à la disposition du capitaine. — Kennedy et Hunter c. Van der Laet.— Bruxelles, 26 juillet 1884, II, p. 344.

129. *Chargeur. Retard. Force majeure. Orage. Surestaries.* — La circonstance que le bateau, qui devait amener les marchandises à charger à bord du navire, qui en attend l'arrivée, aurait été arrêté dans son voyage par un orage, pendant lequel le cheval qui le halait aurait été foudroyé, en la supposant démontrée, n'aurait aucune influence sur la responsabilité des chargeurs en retard vis-à-vis du capitaine du navire, qui doit recevoir les marchandises. — Cie Mac Leod c. Van Meenen. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 72.

130. *Délai convenu. Capitaine non obligé de recevoir*. — Lorsqu'un délai est fixé pour le chargement, le capitaine n'est pas obligé de recevoir des marchandises arrivant après ce délai, surtout s'il a déjà commencé l'embarquement d'autres marchandises, empêchant l'embarquement des premières. Mais, lorsque, pour charger ces autres marchandises, le capitaine est resté au port de charge au delà du temps convenu, il ne peut réclamer de ce chef des surestaries aux chargeurs des premières marchandises — Morel brothers et Kennedy Hunter et C[o] c. Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

131. *Chargement à prendre dans deux ou trois places sûres. Interprétation.* — Sous l'empire d'une charte-partie, par laquelle un capitaine s'engage à aller prendre son chargement sur les côtes de Patagonie ou des îles adjacentes, dans deux ou trois places sûres (*safe places*), le capitaine ne peut exiger des ports de chargement ou des rades d'une sécurité absolue, mais seulement des endroits d'une sécurité très relative. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

132. *Affrètement. Clause pénale. Chargement incomplet. Défaut de protestation. Présomption de faute.* — Lorsque, dans une convention d'affrètement, ayant pour objet le transport d'une quantité déterminée de marchandises, les parties stipulent, pour le cas d'inexécution de leurs engagements réciproques, une pénalité égale au montant du fret, l'absence de toute protestation de la part du capitaine, lors de l'embarquement incomplet de la marchandise à transporter, constitue une présomption suffisante pour faire admettre que c'est uniquement par le fait du capitaine que cet embarquement n'a pas eu lieu.— Cauderlin frères c. Paulsen et Yvers. — Gand, 24 juillet 1889, VII, p. 580.

133. *Mauvais emballage. Clause d'exonération. Dispense de constatations préalables. Obligation de constater l'insuffisance.* — La clause « la ligne n'accepte le chargement de toute marchandise non emballée ou insuffisamment emballée ou conditionnée, qu'avec la clause restrictive sur le connaissement, *sans responsabilité pour la casse ou détérioration pendant le voyage;* cette restriction sera faite sans avis ni constatations préalables des colis en faisant l'objet », dispense bien le capitaine de donner au moment de l'embarquement un avis préalable, ou de provoquer une constatation contradictoire, mais la constatation de l'insuffisance d'emballage est néanmoins une condition nécessaire pour que la clause puisse recevoir son application. — Lorsch et Cie c. cap. Talva. — Anvers, 6 octobre 1887, III, p. 618.

134. *Remplacement nécessaire. Convention entre le chargeur et ses assureurs. Capitaine irrecevable à les invoquer.* — Le capitaine ne peut, pour se soustraire à l'obligation d'affréter un autre navire, opposer au chargeur les conventions intervenues entre ce dernier et ses assureurs, les sommes bonifiées par ceux-ci du chef d'avaries et les conditions dans lesquelles le chargeur est rentré en possession de la marchandise.—Cap. Longwille c. Dyle et Bacalan.—Bruxelles, 14 juillet 1893, IX, p. 264.

135. Danemark.— *Staries. Expiration. Documents non encore prêts.*

— Le capitaine est autorisé à ne pas rester au delà des jours de staries fixés, alors même que les documents relatifs au chargement ne seraient point encore prêts. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

136. *Chargement avec célérité. Capitaine prêt à charger le samedi. Obligation de livrer le lundi.* — Lorsqu'il est dit dans la charte-partie que la cargaison (consistant en coke) devra être transportée et reçue le long du navire aux risques et frais du chargeur, et qu'elle sera chargée aussi rapidement que le navire pourra la recevoir des allèges, le chargeur est obligé, lorsque le capitaine s'est déclaré prêt à charger le samedi à midi, de livrer la cargaison le lundi suivant au matin, et il n'y a pas lieu de se demander si le chargeur recevait le coke d'une usine à gaz assez éloignée. Le mauvais temps ne peut non plus affranchir le chargeur de payer les surestaries conformément à la charte-partie lorsqu'il n'empêchait point le capitaine de recevoir la cargaison des allèges sur son navire. — Copenhague, 17 septembre 1890, VII, p. 598.

137. *Promesse de charger au moins 120 tonnes. Tonnage. Garantie.* — Le capitaine qui, lors de la signature de la charte-partie s'est engagé à charger sur son navire une cargaison complète de blé, en promettant d'en charger au moins 120 tonnes, est réputé avoir garanti que son navire pouvait contenir au moins 120 tonnes et pouvait recevoir un semblable poids sans être surchargé.— Lund c. cap. Clemensen. — Copenhague, 27 août 1890, VII, p. 595.

138. Egypte. — *Obligation de faire visiter le navire avant de charger. Innavigabilité.* — Le capitaine doit, avant de prendre charge, et aux termes de l'article 40 du Code de commerce maritime, faire visiter son navire par des experts nommés *ad hoc* par le tribunal, pour savoir si son navire est en état de naviguer, et, faute par lui d'avoir accompli cette formalité, il doit être, par application de l'article 43 du même Code, déclaré responsable envers le chargeur du préjudice que celui-ci a pu subir du chef d'avarie. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

139. Italie. — *Navire déclaré prêt à partir. Séjour au port. Réparations.* — Lorsque le capitaine s'est obligé *à partir sans délai*, en déclarant le bâtiment *prêt, solide et bien étanche, propre à la navigation,* il viole le contrat s'il séjourne au port pendant vingt-cinq jours environ, pour faire réparer le navire. — Pandolino c. Lagorio Giuseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

140. *Affrètement du navire complet. Poids extraordinaire. Droit de refuser le chargement.* — Dans les contrats de *nolis ou fret à navire complet,* l'obligation de l'armateur ou du capitaine se réduit à mettre le bâtiment à la disposition de l'affréteur, pour recevoir toutes les marchandises que peut contenir raisonnablement la jauge normale du navire, lesdites marchandises pouvant, d'ailleurs, être soulevées avec les moyens mécaniques du bord. Au cas où l'affréteur aurait indiqué d'une façon générale le chargement sans en désigner le poids, le capitaine peut refuser les marchandises d'un poids extraordinaire, qui ne peuvent être soulevées par les engins mécaniques du bord, à moins que l'affréteur n'assume toutes les responsabilités du chargement. — Richards Vinci et Cie c. cap. Prince.—Lucques, 27 juillet 1888, IV, p. 340.

141. Norvège. — *Chargement. Houille. Mode normal. Colliery turn.* — Lorsque la charte-partie stipule que le navire doit charger « in regular turn », le capitaine qui va prendre une cargaison de houille est en droit de vouloir charger aux Docks « in Dock-turn » et non « in colliery turn », mode spécial pour la houille. — Cie de l' « Emma » c. Gjœger. — Christiania, 1er novembre 1889, VII, p. 357.

142. Pays-Bas. — *Navire prêt à charger. Connaissance par le chargeur. Preuve à faire.* — Le capitaine d'un navire qui réclame des surestaries du consignataire de la cargaison, pour retard dans le chargement, doit prouver que le chargeur savait que le navire était prêt à être chargé, les jours de planche ne commençant que du moment où le chargeur en avait connaissance. Si ce fait n'a pas été mentionné dans l'assignation, le capitaine demandeur ne peut pas être admis à le prouver. —

Burn c. Société Burlage et Schumacher. — Amsterdam, 10 novembre 1892, VIII, p. 618.

143. Tunisie. — *Navire prêt à faire voile. Insaisissabilité. Condition.* — Pour qu'un navire soit insaisissable comme étant prêt à faire voile, il faut que le capitaine soit muni de ses expéditions; le fait de partir sur lest ne dispense pas le capitaine d'avoir à bord l'acte de nationalité du navire, le rôle d'équipage, la patente de santé et la quittance des droits de port. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Tunis, 25 octobre 1893, X, p. 110.

Section 3
Direction technique du navire.

144. Allemagne.—*Signaux. Obligation d'exécuter la manœuvre correspondante.*—Les coups de sifflet doivent être immédiatement suivis de la manœuvre correspondante. — Société « Hambourg Sudamericanische Dampsfchiffarhts Gesellschaft » c. Taylor, Camerond and C° — Trib. sup. hans., 25 juin 1886, III, p. 209.

145. Belgique. — *Soins du navire et de la cargaison. Liberté d'action. Charte-partie. Clause dérogatoire. Interprétation contre l'affréteur.* — Il est de règle de reconnaître au capitaine toute liberté d'action pour les soins à donner à son navire et à la cargaison; toute clause d'une charte-partie qui déroge à cette règle doit s'interpréter restrictivement, et le doute, s'il en est dans son interprétation, doit profiter au capitaine contre l'affréteur qui a stipulé. — Gattorno et Cie c. cap. Elders. — Bruxelles, 13 décembre 1892, VIII, p. 404.

146. *Dangers subits. Précautions à prendre avant le sinistre.* — Un commandant de navire doit, autant que possible, prendre des précautions pour pouvoir parer aux dangers subits, même provenant des fautes de tiers ; et il ne doit pas attendre que le danger soit tellement rapproché que le moindre incident fortuit provoque un sinistre. — Cie anonyme d'Assureurs et d'Armateurs c. Muller. — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 464.

147. Egypte. — *Canal de Suez. Règlement de navigation. Force obligatoire. Manœuvre contraire.* — Le règlement du canal de Suez est obligatoire pour les capitaines, qui ne peuvent prétexter de leur ignorance des prescriptions dont copie leur est remise chaque fois à l'entrée du canal. En conséquence, est donc en faute, le capitaine qui a manœuvré contrairement aux prescriptions du règlement et qui ne s'est pas muni d'ancres suffisantes. — Cie Nationale de Navigation c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

Section 4
Pouvoirs et obligations du capitaine en cours de route.

148. France. — *Emprunt à la grosse. Fret. Affectation. Chargeur. Paiement. Subrogation.*— Lorsque le capitaine a, dans les conditions prévues par l'art. 234 du C. com., contracté un emprunt à la grosse auquel il a affecté le chargement du navire, il en résulte, au profit du propriétaire du chargement, une créance garantie par un privilège, conformément à l'art. 191 du C. de comm. Et le chargeur, après avoir remboursé le prêteur à la grosse, dont le privilège primait le sien, conserve sa créance privilégiée contre le capitaine, représentant de l'armateur, du fait de l'engagement de la marchandise. Il ne peut être considéré comme codébiteur avec le capitaine d'une dette commune, dont le règlement serait soumis aux dispositions de l'art. 1214 du C. civ.—Paris, 22 novembre 1890, VI, p. 405.

149. *Emprunt fait pour les besoins du navire. Armateur responsable.* — L'armateur est responsable des traites fournies sur lui par le capitaine, pour les besoins du navire, même en l'absence des formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce. — Ayulo et Cie c. Touchard-Lallemand. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 542.

150. *Pilotin. Emploi comme novice.* — Le pilotin, qui jouit de certains privilèges à bord et mange à la table du capitaine, doit concourir au service du bord, quel qu'il soit, et peut être appelé, suivant les circonstances, à remplir les fonctions de novice, le capitaine étant seul juge de la nature du travail qui doit lui être confié. — Batard c. veuve Audrain.

— Nantes, 19 novembre 1892, IX, p. 535.

151. *Représentant de l'armateur. Ordre de sortir du port. Danger. Droit de refuser.* — Si le représentant d'une compagnie de navigation exige que le capitaine d'un de ses navires sorte du port, ce capitaine peut refuser d'obéir à cet ordre, lorsqu'il estime qu'en sortant, il exposerait les passagers, les marchandises et le navire à une perte certaine. — Palmade c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 21 juin 1893, IX, p. 498.

152. *Représentant de l'armateur. Sortie du port. Danger. Droit de l'interdire au capitaine.* — A l'inverse, le représentant de la compagnie peut, dans le même cas, interdire au capitaine de sortir du port, et il le doit même, car, en ne le faisant pas, il engage la responsabilité de la compagnie. — Palmade c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

153. *Traites tirées en cours de route sur les agents de l'armateur pour les besoins dn navire. Armateur responsable.* — L'armateur est civilement responsable des faits de ses capitaines, et tenu des engagements pris par eux, en cours de navigation, pour les besoins de ses navires. Spécialement, lorsque des fournitures de charbon ont été faites en cours de voyage à des navires, et que les capitaines ont remis, en paiement, des traites tirées sur les agents de l'armateur, celui-ci est responsable du paiement de ces traites. Il ne saurait exciper, à l'encontre des tiers, qui ont fait confiance à ses navires, des accords particuliers qui pourraient exister entre ses agents et lui. — Grand Canary Coaling C° c. le Marquis de Campo. — Marseille, 29 juillet 1887, III, p. 316.

154. ALLEMAGNE.—*Emprunt pour achat de charbon. Frais de traversée. Gage sur le navire et le fret.* — Le prêt consenti au capitaine, pour achat de charbon et pour frais de traversée, confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est opposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Stumore and C° c. James Laing.— Trib. sup. hans. 26 avril 1894, X, p. 269.

155. ANGLETERRE. — *Emprunt fait sur les côtes du royaume pour les besoins du navire. Validité.* — Aucune règle n'empêche le capitaine d'emprunter de l'argent dans un port du royaume, pourvu que l'emprunt ait pour objet les besoins du navire, et que l'argent reçoive cet emploi. — Henry Cloake c. Walter Mac-Hivraith et autres. — Cour de session d'Edimbourg, 28 février 1885, I, p. 46.

156. *Gestion d'affaires pour l'affréteur. Nécessité urgente. Transbordement. Fret supérieur.* — En principe, le capitaine n'engage jamais que son armateur; mais, en présence d'une nécessité urgente, il peut se constituer le gérant d'affaires de l'affréteur et obliger celui-ci à payer un fret supérieur au navire sur lequel il transborde sa cargaison pour achever le voyage. — Olcina and C° c. Meling. — Cour supr. de Judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

157. *Traites tirées pour les besoins du navire. Affrètement à temps déterminé. Absence d'engagement personnel. Affréteur responsable.* — Si, pour les besoins du navire, pendant un affrètement à temps déterminé, le capitaine est obligé de tirer des traites, il n'engage par là ni sa responsabilité personnelle, ni celle de ses armateurs, mais seulement celle des affréteurs. — Cie de la Banque Anglo-Egyptienne c. Boughton. — Haute-Cour de Justice, 1er décembre 1887, III, p. 604.

158. BRÉSIL. — *Dépenses extraordinaires. Défaut d'autorisation du propriétaire.* — Le capitaine d'un navire ne peut pas, sans une autorisation spéciale du propriétaire, faire des dépenses extraordinaires, lorsque le propriétaire a sa résidence dans le port où se trouve le navire. — Dona Leopoldina Maria da Silva c. F. de Souza et Cie. — Maranhao, 9 novembre 1888, IV, p. 698.

159. DANEMARK. — *Dettes relatives à l'armement. Souscription de lettres de change. Preneur. Assurance du montant. Assurance mal prise. Armateur. Responsabilité.* — Lorsque le capitaine d'un navire a souscrit des lettres de change pour des dettes relatives à l'armement du navire, et que le preneur de ces lettres a dû, conformément à une convention passée avec le capitaine, en assurer le

montant, de telle sorte que la prime fût payée par le navire, et lorsque l'assureur a refusé de payer le montant de l'assurance en alléguant que le navire s'est perdu, après avoir quitté la place pour laquelle l'assurance était signée, le preneur des lettres de change est tenu de s'informer du lieu pour lequel le navire est affrété, et il ne peut actionner les armateurs que si c'est par la faute de ces derniers ou du capitaine que l'assurance a été mal prise. — Copenhague, 3 octobre 1889, V, p. 549.

160. *Capitaine étranger. Dettes pour les besoins du navire. Assurance. Saisie. Nullité.* — Le capitaine d'un navire ne pouvant être considéré comme le possesseur d'une assurance prise par le navire conduit par lui, on ne peut, en Danemark, saisir sur un capitaine étranger l'assurance pour le navire, en raison de dettes contractées par lui pour les besoins du navire. Un capitaine ne peut, en cette qualité, engager l'assurance du navire. — Copenhague, 22 février 1888, V, p. 545.

161. *Charbon de soute. Clause de livraison par l'affréteur au prix courant.*— Lorsque, dans une charte-partie relative au transport d'une cargaison de houille d'Ecosse en Danemark, vendue franco à bord, se trouvait insérée cette clause : « *Bunkers to be supplied by charterers at current price,* » (le charbon de soute sera livré par l'affréteur au prix courant), cette clause, d'après les usages reçus, emporte obligation, pour le capitaine, d'acheter chez l'affréteur la houille destinée à l'usage du navire. — Ch. de commerce de Copenhague, 23 septembre 1892, X, p. 629.

162. ETATS-UNIS. — *Engagements. Armateur. Responsabilité.* — Le capitaine est l'agent de confiance et le mandataire des propriétaires, ceux-ci sont engagés à exécuter tous les contrats licites faits par lui, relatifs à l'usage habituel du navire, à ses réparations et aux autres besoins résultant de son armement. — Cour de Circuit du Labrador, 27 juin 1885, I, p. 389.

163. *Reconnaissance de dettes. Lettres de change. Affectation. Prêt à la grosse.*—Les valeurs souscrites à l'étranger par le capitaine, pour garantir ses emprunts, et au remboursement desquelles il affecte le navire et le fret, dix jours après son arrivée à destination, ont le caractère et la validité de prêts à la grosse.— Cour de district de la Nouvelle-Orléans, 27 mai 1887, IV, p. 334.

164. GRÈCE. — *Registre de bord. Nécessité. Sanction. Dépenses. Preuve testimoniale.* — Le capitaine doit tenir un registre sur lequel doivent figurer, entre autres mentions, la recette et la dépense concernant le navire (art. 224). Mais cette disposition n'enlève pas au capitaine le droit de prouver, par d'autres moyens, les dépenses qu'il a été obligé de faire, notamment pour travaux de radoub ou achat de victuailles. — La sanction de l'art. 224 se trouve dans les dispositions de l'art. 228, d'après lequel, en cas de contravention aux obligations imposées par l'art. 224, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement. Par suite, le capitaine peut, si le tribunal l'y autorise, établir les dépenses qu'il a faites pour le radoub du navire au moyen de la preuve par témoins. — Athènes, n° 455 de 1886, II, p. 459.

165. *Radoub du navire. Lieu de la demeure du propriétaire. Pouvoir.* — Suivant l'art. 232 du Code de commerce, le capitaine, dans le lieu de la demeure du propriétaire ou de son fondé de pouvoirs, ne peut, sans son autorisation spéciale, faire procéder au radoub du bâtiment. Par suite, le capitaine n'a pas le droit de demander les sommes dépensées à ce sujet, même si le radoub était nécessaire, et s'il a profité au propriétaire du navire. — Athènes, n° 455 de 1886. — Ibid.

166. ITALIE. — *Droit d'emprunter à la grosse. Besoins urgents.* — Les frais nécessaires pour la réparation du navire et pour l'achat des vivres ne sont pas les seuls qui puissent autoriser le capitaine à contracter l'emprunt, mais tous les besoins urgents du navire quels qu'ils soient. — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

167. *Emprunt à la grosse. Défaut de procès-verbal. Validité.* — L'emprunt à la grosse est valable, même en l'état du défaut de procès-verbal constatant la nécessité, et signé par les principaux de l'équipage, et avec leur au-

torisation. — Pacinotti et Ferrigni c. Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

168. *Emprunt à la grosse. Procès-verbal des principaux de l'équipage. Inutilité vis-à-vis des tiers.* — Le procès-verbal signé des officiers de l'équipage pour certifier la nécessité de l'emprunt ou prêt à la grosse, dont s'agit aux articles 508 et 509 du Code de commerce, est exigé seulement dans les rapports du capitaine et de l'armateur, et le défaut de procès-verbal ne libère pas ce dernier de la responsabilité envers les tiers, mais seulement enlève au prêt le bénéfice du privilège (art. 675, n° 9, et 677, n° 7, Code de commerce). — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

169. *Emprunt à la grosse. Absence de besoin urgent. Nullité à l'égard de l'armateur.* — L'emprunt à la grosse n'est pas efficace à l'égard du propriétaire du navire, s'il a été contracté par le capitaine en cours de voyage, en dehors des cas de besoin urgent. — Pacinotti et Ferrigni c. Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

170. *Emprunt à la grosse. Police d'assurance. Endossement au prêteur. Cession imparfaite.* — On ne peut dire qu'il manque au prêt l'élément essentiel du risque par cette raison que le capitaine s'est obligé à endosser au bailleur des deniers la police d'assurance, s'il n'est pas certain que la cession soit devenue parfaite et efficace envers les tiers par l'observation des formalités prescrites par l'article 422 du Code de commerce, ni que la somme assurée soit suffisante pour couvrir le montant du prêt, ni que l'assuré ait satisfait à ses obligations. — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

171. *Lettre de change. Acceptation. Responsabilité de l'armateur. Condition.* — Pour que l'acceptation d'une lettre de change par le capitaine pour provisions de bord oblige l'armateur à son paiement, il n'est pas nécessaire que la signature du capitaine exprime sa qualité, mais il suffit que de la teneur du titre il résulte qu'il ne s'agit pas d'une dette à lui personnelle. — Figari c. Granet et Brown. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 636.

172. *Lettre de change. Acceptation. Inutilité de l'emprunt. Preuve impossible.* — L'armateur ne peut, pour s'exonérer de l'obligation de payer une lettre de change acceptée par le capitaine pour provisions de bord, être admis à démontrer que les fonds que le capitaine avait étaient suffisants pour les besoins du navire. — Figari c. Granet et Brown. — Ibid.

173. Norvège. — *Affrètement hors de la demeure de l'armateur. Validité.* — Aux termes de l'article 41 de la loi maritime norvégienne, le capitaine ne peut, sans pouvoir spécial, affréter le navire au lieu où réside l'armateur; mais, dans un autre lieu, le contrat est valable. — Thygesen et Ellingsen c. Helger Fischer. — Christiania, 18 mars 1886, II, p. 606.

174. — *Affrètement hors de la demeure de l'armateur. Excès de pouvoir. Validité.* — Ce contrat est valable, même si le capitaine outrepasse ses pouvoirs, à moins que l'affréteur n'ait connu cette circonstance. — Thygesen et Ellingsen c. Helger Fischer. — Ibid.

Section 5

Délivrance des Marchandises.

175. France. — *Marchandise. Transport au port de destination. Livraison. Obligation.* — Le capitaine d'un navire est non seulement obligé de transporter les marchandises au port de destination, mais encore d'en faire à chaque destinataire la délivrance. — Peters et William Milburn et Cie c. Busch. — Cassation, 4 juin 1890, VI, p. 8.

176. *Marchandise. Transport à destination. Port de Rouen. Fret spécial. Allègement à l'embouchure de la Seine.* — Le capitaine est obligé de conduire la marchandise jusqu'au port de destination, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour s'y rendre; spécialement, il doit supporter tous les frais d'allèges auxquels il a dû recourir pour franchir l'embouchure de la Seine, s'il a consenti à se rendre à Rouen et a exigé un fret plus élevé à raison des difficultés d'entrée de ce port. — Cap. Dovvnie c.

Génestal et Delzons. — Cassation, 4 juin 1890, VI, p. 129.

177. *Marchandises. Qualité intrinsèque différente de celle du connaissement. Code italien. Article 555.* — D'après l'art. 555 du C. de com. italien, le capitaine et le transporteur sont, sans doute, obligés de délivrer, à l'arrivée du navire, des marchandises de même nature que celles qui leur ont été confiées. Mais, pour que leur responsabilité soit à l'abri, il suffit que les marchandises délivrées aient l'apparence de celles qui sont indiquées sur le connaissement, car on ne saurait les obliger à apprécier et à reconnaître la qualité intrinsèque de la marchandise dont ils se chargent. — Mourer c. Cap. Stacey. — Rouen, 24 novembre 1886, II, p. 420.

178. *Clause « les jours de planche compteront vingt-quatre heures après l'arrivée ». Capitaine. Avis au consignataire.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que, si le navire reçoit des ordres pour un port où il n'y a pas suffisamment d'eau pour qu'il puisse y entrer à première marée et y être toujours à flot, les jours de planche compteront vingt-quatre heures après l'arrivée en dehors du port, le capitaine, pour faire courir les jours de planche, n'a pas à envoyer au consignataire un avis de son arrivée. C'est à celui-ci qu'il appartient, s'il veut éviter les surestaries, de surveiller les mouvements du navire. — Bordeaux, 10 août 1892, VIII, p. 311.

179. *Jours de planche. Jours supplémentaires « en cas de besoin ».* — Lorsque, aux termes des accords entre l'armateur et les réclamateurs, il est stipulé que ces derniers auront, en outre du délai imparti par la charte-partie, deux jours supplémentaires pour débarquer, mais seulement en cas de besoin, c'est aux réclamateurs, et non au capitaine, qu'il appartient de décider si les jours supplémentaires employés au déchargement étaient ou non nécessaires. — Gwentland Steam Ship c. Grands Moulins de Corbeil. — Rouen, 20 avril 1891, VII, p. 25.

180. *Jours de planche. Jours supplémentaires « en cas de besoin ».* — Quand la charte-partie accorde un supplément de jours de planche pour la décharge du capitaine, et que ces jours supplémentaires ne sont accordés qu'en cas de besoin, le réclamateur seul est le juge de l'existence de ce besoin. — Cap. Harisson c. Woussen et Cie. — Douai, 8 février 1892, VII, p. 520.

181. *Déchargement. Désertion de l'équipage. Impossibilité de décharger. Surestaries.* — Le capitaine qui, par la désertion ou la rébellion de son équipage, est privé des moyens d'opérer le débarquement, n'a aucun droit à surestaries pendant tout le temps que cette impossibilité a duré. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

182. *Déchargement. Grève. Force majeure.* — La grève résultant de difficultés survenues entre le patron et les ouvriers, relativement aux salaires, n'est pas un cas de force majeure ; spécialement, l'entrepreneur de débarquement est responsable de toute perte provenant de l'arrêt ou d'une interruption dans le travail. — Magasins et Entrepôts de Paris c. cap. Knott et Willes. — Hâvre, 15 décembre 1891, VII, p. 419.

183. *Déchargement au lieu désigné par le capitaine du port. Absence de faute.* — Le capitaine ne commet aucune faute en débarquant la marchandise au lieu qui lui a été assigné par le capitaine du port. Il remplit toute son obligation en offrant aux réclamateurs de se déplacer à leurs risques et périls. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

184. *Déchargement. Lieu et mode au choix du capitaine.* — A défaut de convention contraire, le choix du lieu et du mode de déchargement appartient au capitaine ; les consignataires ne peuvent lui imposer contre son gré le débarquement dans les docks, qui peut entraîner des frais supérieurs à ceux du débarquement sur les quais libres. En conséquence, lorsque c'est sur la demande expresse des consignataires que le déchargement a été effectué dans les docks, le capitaine a le droit de leur réclamer l'excédent de frais qui en est résulté. — Cap. Giacopello c. Perdomo et Cie. — Marseille, 14 octobre 1887, III, p. 447.

185. *Déchargement. Endroit du port non spécifié. Choix du capitaine. Décharge aux Docks. Encombrement.* — Quand un navire est porteur d'un char-

gement à cueillette, destiné à plusieurs consignataires, et que les connaissements n'indiquent pas que la marchandise devra être délivrée à un endroit spécial du port de destination, il appartient au capitaine de choisir l'endroit de ce port qui lui paraît le plus convenable pour effectuer son déchargement. On ne peut, notamment, en pareil cas, reprocher au capitaine d'avoir conduit son navire dans les bassins des docks et d'y être resté malgré l'encombrement qui mettait obstacle au débarquement immédiat; on ne peut surtout le lui reprocher, lorsqu'à son arrivée, ledit capitaine n'a reçu aucun ordre d'aucun des consignataires, et lorsque ces derniers, loin de protester contre le choix des bassins de la Cie des Docks, l'ont, au contraire, approuvé, en commandant eux-mêmes de suite à ladite Cie le débarquement de leurs marchandises respectives. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

186. *Déchargement. Emplacement. Choix. Chargement à cueillette.* — Lorsqu'un navire arrive dans un port avec un chargement à cueillette pour divers destinataires, et qu'il n'existe pas d'accords particuliers imposant au capitaine un lieu spécial de débarquement, les consignataires d'une partie de la cargaison, fussent-ils même la majorité, ne peuvent obliger ledit capitaine à effectuer son débarquement dans les docks ou dans tout autre lieu qu'il leur plairait de désigner. En pareil cas, le capitaine conserve la faculté absolue de débarquer et de délivrer son chargement à l'endroit du port qui lui paraît le plus convenable pour les intérêts dont il est chargé et l'utilité des opérations à accomplir. — Choulan et Ferrier c. cap. Seorgie. — Marseille, 9 février 1887, II, p. 700.

187. *Lieu du débarquement. Choix. Division entre les consignataires.* — A défaut d'unanimité entre les consignataires sur le choix de l'emplacement où doit se faire le débarquement, c'est au capitaine qu'il appartient de choisir cet emplacement en s'inspirant de l'intérêt général de la cargaison et de celui de son navire. Il en est ainsi alors même qu'une clause de la charte-partie autorise les affréteurs à faire ce choix, et que la majorité en nombre et en quantité des consignataires, qui représentent ces affréteurs, aurait signifié au capitaine qu'elle n'acceptait pas le choix fait par le capitaine sur les indications de la minorité des consignataires. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

188. *Lieu de déchargement. Quai de marée. Frais extraordinaires.* — Quand il est établi qu'en profitant de la plus haute marée qui a suivi son arrivée en rade, le capitaine aurait pu faire pénétrer son navire dans un bassin du port de destination, ledit capitaine ne saurait prétendre avoir terminé son voyage en se mettant à quai dans l'avant-port. Un quai de marée n'est pas, en effet, un lieu ordinaire de déchargement, il ne sert à cet usage qu'en cas d'accident ou d'une nécessité régulièrement prouvée. En conséquence, le capitaine doit supporter les frais extraordinaires de déchargement qu'il a ainsi occasionnés, et il doit les subir surtout quand la charte-partie ne contient pas la clause que « le navire sera toujours à flot ». — Carpenter c. Bourdon. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 670.

189. *Déchargement au quai du destinataire. Pesage au vu et su du capitaine. Absence de protestation.* — Le capitaine ne peut critiquer, comme n'ayant pas été contradictoire, l'opération du pesage faite par les employés du destinataire, si la cargaison a été débarquée, suivant un usage constant, au quai de l'usine du destinataire et pesée au su et au vu du capitaine, qui était libre d'assister à l'opération, et s'il n'a fait aucune protestation, au cours du déchargement, sur les poids relevés par les employés du destinataire. — Ollive c. veuve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

190. *Destinataire. Absence. Déchargement avec célérité. Autorisation de justice.* — Lorsque le destinataire néglige de se faire connaître régulièrement et de se présenter pour retirer la marchandise, le capitaine ne peut, à défaut de convention expresse, agir de sa propre autorité; il peut seulement se faire autoriser, par justice, à débarquer selon le mode le plus rapide, aux frais et risques du destinataire inconnu ou négligent. — Waller c. cap. Thompson. — Marseille, 19

avril 1886, II, p. 45 — Aix, 16 mars 1887, III, p. 30.

191. *Destinataire. Absence. Droit de mettre sur rances.* — En principe, le réclamateur qui prend ses marchandises des mains du capitaine a le droit d'en disposer, de les déposer sur ses propres rances ou celles de son loueur, s'il se présente avant le commencement du déchargement du steamer avec son connaissement et son matériel. Si cette condition n'est pas remplie, le capitaine est autorisé à les déposer sur ses propres rances et à les couvrir dans l'intérêt du propriétaire. — Gondrand frères c. Cie des Chargeurs-Réunis. — Dunkerque, 28 février 1890, VII, p. 670.

192. *Clause « le déchargement sera exclusivement opéré par les soins du capitaine ». Ordres séparés et donnés par le capitaine et le consignataire. Différence de tarifs. Usages de Marseille.* — La clause du connaissement, d'après laquelle l'embarquement et le débarquement des marchandises seront exclusivement opérés par les soins du capitaine, conformément aux usages du port de départ ou de destination, ne concède pas au capitaine le droit de choisir, au préjudice des consignataires, des mesures entraînant des frais plus élevés que celles qui pourraient être adoptées ou que les consignataires voudraient adopter, si, d'ailleurs, en adoptant ces dernières mesures, l'embarquement ou le débarquement ont lieu dans les conditions de célérité qu'exige la navigation à vapeur. Notamment, le capitaine n'a pas le droit, contrairement à la volonté des consignataires, de faire décharger la marchandise par la Cie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter du tarif communément adopté. Ainsi, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger la cargaison de son navire d'après le tarif spécial n° 4, alors que les consignataires ont réclamé l'application du tarif général. L'excédent des frais est à la charge du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie Nationale de Navigation. — Marseille, 25 avril 1888, IV, p. 74.

193. *Déchargement franco-bord. Bois. Présentation des poutres au sabord.* — Quand il a été convenu qu'un chargement de bois serait délivré franco-bord (*frei von bord*), le capitaine remplit suffisamment ses engagements et se conforme aux usages du port, en présentant les poutres à leur sortie du sabord. Il en est ainsi surtout quand les bois embarqués par le sabord ne peuvent, pour la plupart, sortir du navire que de la même manière. En conséquence, les réclamateurs ne peuvent exiger du capitaine le remboursement des frais qu'ils ont dû faire pour prendre les bois à la hauteur du sabord. — Cap. Birnbaum c. Ogez. — Dunkerque, 12 octobre 1886, II, p. 417.

194. *Déchargement le long du bord. Reconnaissance de la marchandise. Obligations du capitaine.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que la cargaison sera délivrée le long du bord où la responsabilité du navire cessera, c'est au capitaine, débiteur de l'obligation de livrer la quantité qu'il a reçue, dans l'espèce des bois, à prendre les mesures nécessaires pour faire procéder, contradictoirement avec les réceptionnaires, à la reconnaissance des objets qu'il délivre, au fur et à mesure de leur débarquement. S'il ne fait pas ainsi, il doit être réputé suivre la foi des réceptionnaires, et il ne peut invoquer sa propre négligence, pour se dispenser d'une justification dont la charge lui incombe. Il est donc mal fondé à soutenir que ce sont les réceptionnaires qui doivent faire constater, au moment même où la marchandise quitte le bord du navire, les manquants dont ils se plaignent, et à repousssr leurs réclamations, parce qu'elles ne se sont produites que postérieurement. — Cap. Jouès c. Lataste et Cie. — Bordeaux, 10 novembre 1888, IV, p. 560.

195. *Déchargement le long du bord. Clause de livraison à quai. Effet. Capitaine. Obligation de mettre bord à quai. Frais de transbordement ou d'allèges.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le débarquement doit se faire le long du bord, mais que le capitaine s'est engagé, sur le connaissement, à livrer la cargaison à quai, cette clause a pour effet de l'obliger, contrairement aux conditions premières du contrat, à mettre bord à quai, et, à défaut, de le rendre responsable des frais de transbordement ou d'allèges que le chargeur, par cette mention, a entendu épargner

au consignataire.— Gairard c. cap. Lloyd. — Marseille, 24 octobre 1893, IX, p. 543.

196. *Déchargement avec célérité. Voiliers. Usages du Hâvre.* — L'usage du port du Hâvre est de prendre, pour base des délais impartis pour le chargement et le déchargement des navires, les règlements établis par les arrêtés préfectoraux ; spécialement, pour les voiliers jaugeant de 1,751 à 2,000 tonnes, le délai est de dix-neuf jours. — Cap. Sclater c. Génestal et Delzons.— Hâvre, 25 novembre 1890, VI, p. 436.

197. *Déchargement avec célérité. Usages du lieu. Inapplication. Retard apporté par le destinataire. Surestaries.* — Lorsqu'une charte-partie stipule, sans indication de surestaries ni même de jours de planche, que le déchargement du navire devra se faire au port d'arrivée avec toute la célérité possible, cette stipulation expresse indique que les contractants n'entendaient pas se référer à l'usage des lieux, mais comprennent un délai aussi bref que la nature du travail à faire le permettait. En pareil cas, il appartient au juge d'apprécier le délai dans lequel le déchargement devait être effectué. Spécialement, le destinataire qui, sans motif légitime, ne commence le déchargement que trois jours ou quatre après l'offre à lui faite de la marchandise par le capitaine, commet une faute et doit payer des surestaries pour ces jours de retard. — Saint frères c. Cavery. — Douai, 24 novembre 1890, VI, p. 515.

198. *Déchargement « à la diligence du capitaine ». Droit de mise à quai. Retard. Surestaries.* — Il n'y a pas lieu à surestaries, quand la charte-partie porte que la marchandise doit être déchargée aussi vite que le capitaine peut la délivrer, soit de jour ou de nuit, ou qu'elle sera mise à quai ou en bélandres par le capitaine, aux frais et risques du réclamateur. — Cap. Ellington c. Dewulf-Cailleret et fils;— Dunkerque, 27 décembre 1892, VIII, p. 536.—Farror Graves c. Dennis ; — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 684.— Britannic Steam Shipping C°c. Réclamateurs ; — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

199. *Déchargement à la diligence du capitaine. Retard. Salaire des ouvriers.* — Le capitaine ne peut pas répéter contre le réclamateur le salaire des ouvriers qu'il a laissés inactifs pendant l'absence de ce dernier, lorsque la charte-partie l'autorisait à opérer lui-même le déchargement. — Cap. Haskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 22 janvier 1892, VIII, p. 675.

200. *Déchargement avec célérité. Direction. Tarif spécial.* — La clause du connaissement, d'après laquelle « le déchargement doit être fait avec célérité », constitue une simple obligation imposée au destinataire ou consignataire de la marchandise. Cette clause n'a pas pour effet de donner au capitaine la direction du débarquement ; elle ne lui permet pas notamment de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif spécial, au lieu de se contenter de l'application du tarif général. — Waller et Cie c. Thompson ; — Marseille, 19 avril 1886, II, p. 45 ; Aix, 16 mars 1887, IV, p. 30. — Cap. Berg c. Réclamateurs ; — Dunkerque, 25 mars 1890, VI, p. 150.

201. *Déchargement avec célérité. Réclamateur. Droit de recevoir sous palan.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à décharger la marchandise, à l'arrivée, dans quelque dock et sur quelque quai que ce soit ou sur allèges, aux frais et risques des consignataires depuis la prise en cale, ne saurait avoir en vue que le cas où ceux-ci seraient négligents ou ne se présenteraient pas sans retard pour commencer la réception de leurs marchandises, selon le mode de débarquement auquel ils peuvent avoir droit et intérêt. Mais, elle ne peut priver le destinataire, à qui aucune négligence ou aucun retard n'est imputable, du droit qui lui appartient toujours, à moins de clause contraire formellement exprimée, de recevoir sa marchandise sous palan. — Waller et Cie c. Mitchell et Henderson;—Marseille, 26 juillet 1887 ; Aix, 30 janvier 1888, III, p. 205 et 569.—Robertson c. Lecoq ; — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576.—Cap. Milnes c. Rœderer; — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706 ; Peters c. Busch ; — Cass., 10 juin 1890, VI, p. 8.

202. *Déchargement avec célérité. Réclamateur. Réception sous palan. Nuit et jour férié.* — .... Ni l'obliger à la recevoir la nuit ou un jour

férié. — Sauze c. Cie de Navigation — Marseille, 5 mars 1890, V, p. 669.

203. *Déchargement avec célérité. Enlèvement après pesage. Capitaine. Droit d'arrimer sur quai. Encombrement. Délais de déchargement. Usages de port.* — Lorsque le connaissement permet au capitaine, en cas de retard de la part des réclamateurs à enlever la marchandise après pesage, d'arrimer sur quai à leurs frais et risques, le capitaine est en droit, dans l'hypothèse d'un encombrement du quai, qui se produit au cours du déchargement par la faute des réclamateurs ou pour toute autre cause, de continuer à débarquer et d'arrimer dorénavant la marchandise avant tout pesage, sans qu'il y ait lieu d'appliquer les règlements et usages du port concernant les délais de déchargement.— Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

204. *Déchargement aux risques et périls des réclamateurs. Mise en magasin. Convention préférable aux usages.*— La clause portant que, « si les marchandises n'étaient pas prises en possession par les consignataires ou leurs fondés de pouvoirs aussi vite que le vapeur était prêt à décharger, elles seraient mises à terre, emmagasinées au port de destination aux risques et frais des propriétaires des marchandises », est licite et fait la loi des parties. Il n'y a pas lieu, dès lors, pour le capitaine, de tenir compte de l'usage au port de débarquement, prescrivant la mise sous séquestre des marchandises pour le cas où elles ne seraient pas immédiatement réclamées. — Whiteway c. Deroster.— Douai, 10 janvier 1889, IV, p. 529.

205. *Déchargement à la diligence du capitaine. Obligations du réceptionnaire. Usages de Bordeaux.* — D'après les usages de Bordeaux, le déchargement est fait à la diligence du capitaine. S'il a une place à quai, il met la marchandise à terre, laissant au consignataire le soin de recevoir la marchandise sous palan, de la trier et de la mettre à l'abri à ses frais. Lorsqu'on opère au large, le réceptionnaire doit tenir constamment le long du bord des allèges en nombre suffisant, pour recevoir tout ce que le capitaine peut présenter sous palan. — Redeuil c. cap. Kemp.— Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

206. *Déchargement sans délai et aux usages du port. Usages de Bordeaux. Déchargement à la diligence du capitaine. Inexécution. Surestaries.*— La clause de la charte-partie, portant que « le déchargement se fera sans délai et aux usages du port », a pour effet de confier la marche de l'opération à la diligence du capitaine, et de la garantir contre tout délai, c'est-à-dire contre tout fait provenant des réceptionnaires. Si donc ceux-ci ont entravé le déchargement, en ne fournissant pas un nombre d'ouvriers et d'allèges suffisant pour utiliser les quatre panneaux du navire, le capitaine a droit à des surestaries. — Redeuil c. cap. Kemp. — Ibid.

207. *Délivrance sous palan. Frais de ramassage dans la cale. Charge du navire. Frais de pesage à terre.* — Les frais de ramassage dans la cale incombent au navire qui doit la marchandise sous palan, et les frais de pesage à terre sont à la charge du consignataire qui reçoit une allocation de 0,30 par balle pour frais de livraison et autres, suivant un usage consacré, qui fait loi entre les parties, à moins de convention contraire spéciale. — Langstaff et joints c. Thieullent. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 475.

208. *Déchargement sous palan. Retard. Preuve à fournir par le capitaine de la faute des réclamateurs.* — C'est au capitaine à prouver que le réclamateur n'a pas pris la marchandise sous palan aussi vite que le capitaine la lui présentait. La clause « à la diligence du capitaine » met le capitaine dans l'obligation de prouver au déchargement que la lenteur y apportée provient du fait des réclamateurs. — Cap. Largouet c. Dewulf-Cailleret.—Dunkerque, 1er mai 1888, IV, p. 29.

209. *Délivrance par le consignataire du navire. Déchargement jour et nuit. Encombrement du quai. Opérations supplémentaires. Ordres du capitaine. Frais. Armateur. Demande d'indemnité. Consignataire. Refus de recevoir.*— Lorsque, d'après les connaissements, la délivrance de la marchandise aux réclamateurs doit être effectuée par le consignataire du

navire, et que le capitaine est autorisé à décharger jour et nuit, contrairement aux usages du port, l'armateur ne saurait se faire indemniser par les réclamateurs des frais occasionnés par l'encombrement du quai et les difficultés du pesage, si les opérations qui ont entraîné ces frais ont été ordonnées par le capitaine et si l'armateur ne prouve pas que le consignataire a refusé, à un moment quelconque, de recevoir sous palan, pour compte des réclamateurs. — Elder Dempster et Cie c. Réclamateurs. — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 680.

210. *Cotons. Empilage à quai. Charge du navire. Taux des frais de livraison payables par les réclamateurs. Usages du Hâvre*. — D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage restent à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés au consignataire par les réclamateurs, à raison de 0 fr. 30 par balle. Il en est ainsi, même si le connaissement porte que le factage pour la livraison de la cargaison sera fait par le consignataire du steamer, aux frais et risques des réclamateurs. — Roberson c. Lecoq. — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576.

211. *Cotons de l'Inde. Frais d'empilage et de couverture. Charge du navire. Frais de livraison. Charge des réclamateurs. Taux. Usages du Hâvre*. — D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage et de couverture, faits pour des balles de coton de l'Inde avant leur livraison, sont remboursés par les réclamateurs au consignataire dudit navire, à raison de 20 centimes par balle. La clause du connaissement rapportée ci-dessus n'a pas pour effet de déroger à ces usages. On ne pourrait soutenir, dans tous les cas, qu'elle déroge aux usages suivis pour les frais d'empilage, sans admettre en même temps qu'elle contient une dérogation aux usages admis pour le taux des frais de livraison. — Cap. Milnes c. Rœderer. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

212. *Frais de livraison. Clause « le capitaine doit livrer la marchandise le long du bord ». Fret réglé suivant le poids délivré. Usages de Bordeaux. Redevance au Poids public*. — Lorsque la charte-partie d'un navire porteur d'une cargaison de blé stipule « que le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord », et que, d'un autre côté, le fret doit, d'après le connaissement, être réglé suivant le poids délivré, le capitaine de ce navire devrait, par application du droit commun, supporter tous les frais de livraison de la marchandise, qu'il pourrait, il est vrai, remettre en vrac, ainsi qu'il l'a reçue. Mais, d'après les usages qui se sont introduits à Bordeaux, quand un capitaine arrive avec une cargaison de blé aux conditions de charte-partie et de connaissement ci-dessus indiquées, il y a lieu de faire contribuer ledit capitaine aux opérations de pesage, de la manière suivante : 1° le hissage de la marchandise jusque sur le plateau de la bascule est fait par lui ou à ses frais ; 2° il doit tenir compte de la moitié de la redevance payée à l'administration du poids de chaque sac, etc.... Comme elles sont évidemment faites dans l'intérêt exclusif du réceptionnaire ce dernier seul doit aussi en supporter tous les frais. Cette solution est, d'ailleurs, applicable aussi bien lorsque la marchandise est livrée à divers acheteurs du réceptionnaire que lorsqu'elle est livrée directement au réceptionnaire lui-même. — Cap. Litten c. Marcillac. — Bordeaux, 3 janvier 1884, IV, p. 54.

213. *Frais d'empilage. Surestaries*. — Les capitaines que leurs connaissements autorisent, à défaut par les réclamateurs d'enlever leurs marchandises aussitôt après le débarquement, à les empiler sur le quai aux frais desdits réclamateurs, ne sont pas fondés à demander cumulativement le remboursement des frais d'empilage et le paiement des surestaries. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

214. *Classement. Affréteur unique*. — La clause d'une charte-partie, que tous les frais de chargement et de déchargement sont à la charge du navire, n'oblige le capitaine au classement des marchandises que tout autant qu'il se trouve en présence de plusieurs affréteurs ou réceptionnaires. — Delarue Lebon c. Goutelle et Mitjaville. — Rouen, 15 février 1892, VII, p. 522.

215. *Classement. Usage de Rouen. Surveillance de l'arrimeur. Reconnaissance de la marchandise par le consignataire. Avis du capitaine au*

consignataire. Insuffisance. Manquant. — Suivant l'usage de Rouen, le débarquement et le classement des marchandises doit être fait par les soins de l'arrimeur du consignataire, sous la surveillance du capitaine, qui doit, une fois cette opération terminée, procéder à la reconnaissance, contradictoirement avec le consignataire. Si le capitaine néglige de faire reconnaître le chargement, et que des marchandises viennent à disparaître sur le quai, il doit être rendu responsable de ce manquant. Il ne saurait se soustraire à cette responsabilité, en invoquant l'avis par lui donné au consignataire d'avoir à constater les marques et le nombre des marchandises au fur et à mesure du débarquement. — Cap. Fischer c. Dargenton-Domingo. — Rouen, 19 août 1892, VIII, p. 70.

216. *Destinataire désigné au connaissement et au manifeste. Absence d'opposition. Libération.* — Le capitaine se libère valablement vis-à-vis des chargeurs, en l'absence de toute opposition régulièrement signifiée, par la remise de la marchandise à la personne désignée dans son manifeste et dans le connaissement. — Léglise c. Cie des Messageries maritimes. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652

217. *Destinataire désigné. Remise à un porteur non mandataire de ce dernier. Faute.* — Le transporteur, étant responsable des marchandises dont il se charge, doit veiller à la régularité de la délivrance desdites marchandises. En conséquence, lorsqu'un connaissement a été établi à l'ordre d'un destinataire nommément désigné, l'armateur commet une faute en délivrant la marchandise à un simple porteur de ce connaissement, sans s'assurer si ledit porteur est réellement mandataire de la personne indiquée dans l'ordre comme destinataire ; et, si le tiers, à qui la marchandise a été ainsi délivrée, la détourne à son profit, l'armateur doit être déclaré responsable. — Thort et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404.

218. *Destinataire désigné. Délivrance de la cargaison à une autre. Expéditeur n'ayant pas transmis directement le connaissement au vrai destinataire. Faute commune.* — Pour se soustraire à cette responsabilité, l'armateur ne peut opposer que le tiers qui s'est présenté porteur du connaissement était le consignataire des expéditeurs, et que ceux-ci ont commis une faute très grave, en envoyant à leur consignataire ledit connaissement, au lieu de le transmettre directement au véritable intéressé. Cette faute des expéditeurs, en admettant qu'elle existe, pourrait peut-être atténuer la part de responsabilité de l'armateur, mais elle ne saurait l'effacer complètement. — Thort et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404.

219. *Destinataire désigné. Délivraison à un autre. Défaut de réclamation.* — L'armateur ne peut se prévaloir davantage de ce que le destinataire, à l'ordre de qui le connaissement était endossé, n'a jamais réclamé la marchandise, et de ce que, en fait, cet endossement était sans valeur. Cette proposition, vraie dans les rapports des chargeurs et du destinataire, reste sans application dans les rapports des chargeurs et du transporteur. Le connaissement fait seul la loi entre ces derniers, et l'armateur est en faute, dès qu'il ne s'y conforme pas. — Thort et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404.

220. *Destinataire désigné. Remise par un homonyme. Délivrance.* — Le capitaine remplit suffisamment son mandat, quand il délivre la marchandise contre remise du connaissement à un charretier, qui lui donne décharge au nom du destinataire, alors même que le véritable destinataire serait un homonyme du réceptionnaire qui se serait frauduleusement approprié le connaissement. — Jean c. Cie Transatlantique c. Jean Baills. — Marseille, 20 avril 1894, VII, p. 42.

221. *Connaissement à personne dénommée. Obligation de consigner la marchandise au porteur. Livraison au destinataire primitif.* — Négociable par voie d'endossement lorsqu'il est à ordre, le connaissement ne l'est pas moins lorsqu'il est à personne dénommée, et, dans ce cas, c'est par simple voie de cession que la négociation s'opère. En conséquence, lors même que le connaissement est à personne dénommée, le capitaine ne doit consigner la marchandise que contre

la remise qui lui est faite de ce titre par le réceptionnaire; cette remise en gage du connaissement ne constitue pas un transport de créance mobilière, qui ne serait opposable aux tiers qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par les articles 1690 et 2075 du Code civil. — Du reste, l'armateur ou son représentant ne saurait être considéré, vis-à-vis du chargeur ou de son concessionnaire, comme un véritable tiers. Le capitaine, qui livre les marchandises au destinataire primitif, sur une simple promesse de celui-ci de livrer plus tard le connaissement, commet une faute lourde, à laquelle s'associe le destinataire qui savait le connaissement en mains tierces. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Gaudet, Syndic Bertrand. — Alger, 15 novembre 1893, X, p. 28.

222. *Connaissement. Plusieurs exemplaires. Livraison au premier tiers porteur.* — Le capitaine ne commet aucune faute en indiquant qu'il a été signé trois exemplaires du connaissement. Il n'y a pas de faute de sa part à délivrer, en ce cas, la marchandise au premier tiers qui se présente porteur d'un connaissement régulier. — Banque de Wolf c. Génestal et Delzons. — Rouen, 9 avril 1889, V, p. 39.

223. *Frais d'extraboulage. Encombrement des quais. Charge du réceptionnaire.* — Lorsque la charte-partie stipule que tous les frais de chargement et de déchargement sont à la charge du navire et que la cargaison sera délivrée sur quai, les frais d'extraboulage, nécessités par l'encombrement des quais, doivent rester à la charge du réceptionnaire de la marchandise. — Delarue Lebon c. Goutelle et Mitjaville. — Rouen, 15 février 1892, VII, p. 522.

224. *Frais de pesage. Partage avec le réceptionnaire.* — Lorsque le prix est stipulé non en bloc, mais sur la quantité débarquée, les frais de pesage nécessités pour ce règlement doivent être partagés entre le capitaine et le réceptionnaire. — Cattanéo c. Dillon. — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 410.

225. *Déficit final. Chargements distincts. Excédent au profit d'un destinataire. Non-lieu à répartition.* — Il n'y a pas lieu de répartir un déficit final entre les consignataires, encore bien que l'un d'eux ait reçu un excédent, lorsque les cargaisons étaient chargées dans des cales distinctes. Il en est ainsi surtout, lorsque l'excédent débarqué au profit d'un des consignataires provient de déficits correspondants sur des chargements antérieurs d'une seule quantité de blé. — Desgrand et Cie c. Fraissinet et Micrulachi. — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 48.

226. *Excédent. Marchandises de même marque. Réclamateur unique de cette marque.* — Lorsqu'au débarquement, il se trouve un excédent sur les quantités portées au connaissement, le réclamateur, porteur du connaissement, est en droit de se faire remettre cet excédent, si les marchandises livrées et celles en excédent portent toutes la même marque, s'il n'y a pas d'autres réclamateurs de marchandises de cette marque, et s'il est ainsi évident que l'excédent a été remis en trop par l'expéditeur. — Thébaud et Cie c. Compagnie générale transatlantique. — Hâvre, 27 avril 1885, I, p. 239.

227. *Livraison de la marchandise. Formalités de douane. Autorisation d'enlever.* — La livraison des marchandises par le transporteur au destinataire peut résulter de ce que ce dernier a requis lui-même la vérification en douane, et s'est fait autoriser par le transporteur à les enlever. La marchandise est, à partir de ce moment, aux risques et périls du destinataire. — Cie Steam Navigation c. Maurel et Prom. — Bordeaux, 24 novembre 1890, VI, p. 527.

228. *Responsabilité. Durée.* — Le capitaine est responsable des marchandises à quai jusqu'à leur livraison aux réceptionnaires, et c'est à lui, s'il le juge à propos, de les faire garder. — Lataste et Cie c. capitaine Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

229. *Responsabilité. Durée. Pesage et sortie de la balance.* — La responsabilité du capitaine et du consignataire du navire cesse à partir du moment où les balles de coton ont été pesées et sont sorties de balance, en sorte que la perte ultérieure de ces balles par soustraction, ou autrement, demeure à la charge des réclamateurs. Il en est ainsi, bien que l'allotissement

sur quai, après sortie de balance, se fasse par les hommes du consignataire du navire et à ses frais. — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 711.

230. *Responsabilité. Accomplissement du connaissement. Cessation.* — L'accomplissement du connaissement dégage entièrement le navire ainsi que la responsabilité du capitaine et de l'armateur. Il est d'usage, à Bordeaux, que le capitaine exige le paiement du fret, avant même que les réceptionnaires puissent se rendre compte de l'état de la marchandise. Mais, là s'arrête le droit du capitaine, qui ne saurait imposer aux destinataires d'accomplir le connaissement, avant qu'ils aient reconnu et vérifié la marchandise ; la remise d'un bon à livrer, qui réserverait même leurs droits pour des réclamations ultérieures, ne pouvant pas annihiler ni amoindrir la force libératoire résultant de l'accomplissement du connaissement. — Rousset c. Worms et Cie. — Bordeaux, 13 octobre 1887, III, p. 712.

231. *Responsabilité. Durée. Clause d'enlèvement rapide.* — Malgré la clause d'un connaissement stipulant que « les marchandises seront prises le long du bord, aussitôt que le navire sera prêt à décharger et où il déchargera, ou qu'autrement elles seront mises à terre aux frais et risques des réclamateurs », le seul fait du débarquement et de l'arrimage de la marchandise sur le quai n'a pas pour effet de faire cesser la responsabilité du capitaine, lorsque celui-ci n'a pas mis les réclamateurs en mesure de prendre livraison. La responsabilité du capitaine, quant aux marchandises de sa cargaison, ne cesse que par leur délivrance aux réclamateurs. — Réclamateurs c. Grosos et Assureurs. — Hâvre, 20 décembre 1886, II, p. 681.

232. *Responsabilité. Durée. Clause d'enlèvement rapide. Incendie.* — Est licite et obligatoire la clause d'un connaissement, portant que des marchandises, expédiées d'Amérique par navire anglais dans un port français, « seront enlevées le long du bord, d'où la responsabilité du navire cessera, et dès que le vapeur sera prêt à décharger, par le consignataire du navire, aux frais et risques des réclamateurs de la cargaison ». Une telle clause a pour effet légal de substituer le consignataire du navire aux réclamateurs pour recevoir les marchandises et en effectuer la répartition ultérieure entre les divers réclamateurs, et de faire réputer la livraison consommée, en ce qui concerne l'armement, du jour de la mise des marchandises à quai. En conséquence, à partir de ce débarquement effectué immédiatement, conformément aux clauses expresses du connaissement dérogeant en ce à la charte-partie, la marchandise cesse d'être aux risques du navire, et l'incendie qui survient à terre, presque aussitôt après le débarquement et avant que chaque réclamateur ait pu prendre livraison de son lot, est aux risques des réclamateurs et non du navire. Un tel débarquement, n'étant que l'exécution pure et simple d'une clause licite du connaissement, ne saurait constituer une faute du capitaine.— Taylor et Greenwel c. Lecoq et Larue. — Cassation, 17 novembre 1886, II, p. 389.

233. *Contrà.* — La responsabilité du capitaine, quant aux marchandises composant le chargement de son navire, ne cesse que par leur délivrance aux réclamateurs, et cette délivrance ne peut s'opérer que par le pesage ou par une reconnaissance contradictoire. Les clauses d'un connaissement, stipulant que la marchandise sera délivrée du pont, moment où la responsabilité du navire cessera, et qu'elle sera prise le long du bord par le consignataire, aussitôt que le navire sera prêt à décharger, ou autrement qu'elle sera déposée aux frais du réclamateur et à ses risques de feu dans le magasin affecté à cet effet, n'autorisent pas le capitaine à mettre à terre son chargement sans en opérer la délivrance dans les conditions normales et ordinaires. Le capitaine et l'armateur sont responsables de l'incendie survenu au cours de débarquement, dans les marchandises mises à terre et non encore délivrées aux réclamateurs, alors surtout que ce débarquement s'est opéré sous leurs ordres et dans leur intérêt exclusif, et avec une rapidité qui rendait impossible toute délivrance régulière. — Réclamateurs c. Capitaine du « Rhodora ». — Hâvre, 14 janvier 1886, I, p. 609.

234. *Responsabilité. Cotons. Incen-*

die à quai. Clause d'exonération du feu. — Le capitaine d'un navire à vapeur chargé de cotons ne commet pas de faute en les débarquant aussi rapidement qu'il le peut, et en les arrimant sur le quai jusqu'à leur délivrance aux réclamateurs par le consignataire du navire. En conséquence, lorsqu'en l'état des clauses des connaissements stipulant la non-responsabilité du feu, sur quai ou à terre, un incendie s'est déclaré dans les cotons debarqués et arrimés sur le quai et qu'il n'est pas prouvé que l'incendie est imputable à une faute déterminée du capitaine, les pertes causées par l'incendie doivent rester pour le compte des réclamateurs et ne sauraient être mises à la charge du capitaine. — Réclamateurs c. Grosos. — Hâvre, 20 décembre 1886, II, p. 681.

235. *Surestaries. Retard. Absence de préjudice.* — Le fait que le retard au déchargement n'a causé aucun préjudice au navire, obligé d'attendre quand même son chargement de sortie, n'empêche pas les surestaries d'être dues. — Cap. Dickinson c. Magasins et Entrepôts de Paris. — Dunkerques, 23 décembre 1890, VII, p. 692.

236. *Surestaries. Chargement à cueillette. Vice d'arrimage. Retard. Faute du capitaine.* — Le capitaine n'est pas en droit de réclamer des surestaries, lorsqu'il s'est produit par sa faute un retard dans le déchargement, et notamment lorsque, le chargement étant à cueillette, il n'a pas veillé à une convenable séparation des diverses parties de marchandises pour prévenir les mélanges. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Marseille, 24 mai 1888, IV, p. 170.

237. *Surestaries. Chargeur. Délai de planche. Insuffisance. Capitaine. Absence de faute. Absence de force majeure.* — Lorsqu'il a été stipulé par les chargeurs un délai de planche insuffisant, eu égard au tonnage du navire, les consignataires doivent des surestaries pour déchargement opéré après l'expiration de ce délai, si aucune faute n'est reprochable au capitaine, et si, d'ailleurs, le retard ne peut être attribué à force majeure. — Laurette et Cie c. Cie des Docks et cap. Olditch. — Aix, 6 mars 1893, VIII, p. 658.

238. *Surestaries. Planche au port de charge. Point de départ. Preuve* — C'est au capitaine à établir le point de départ de sa planche au lieu de charge, pour pouvoir réclamer ses surestaries au port de déchargement. — Cap. Wag c. Gustave Dinoir et Société des Exportateurs de figues de Villanova. — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 728.

239. ALLEMAGNE. — *Déchargement. Livraison. Récépissé. Réserves.* — Le réceptionnaire n'est pas obligé de donner au capitaine un récépissé sans réserves. — Tampe c. Heller. — Trib. Sup. hanséatique, 15 juin 1889, VII, p. 444.

240. *Impossibilité d'atteindre le quai. Surestaries. Non-lieu.* — La demande de surestaries n'est pas fondée lorsque le capitaine a été, par cas fortuit d'ailleurs, empêché d'atteindre la place convenue ou habituelle pour mettre le navire à quai. — Carl Buttner c. H. Bischoff. — Trib. Sup. hans., 4 mars 1889, VI, p. 197.

241. *Clause « déchargement aussi rapide que possible ». Interprétation.* — La clause « déchargement aussi rapide que possible et à la diligence du capitaine » n'empêche nullement l'application de l'art. 605 C. com. en ce qui n'est pas contraire à ladite clause, notamment en ce qui concerne la fixation du point de départ du délai, après lequel les surestaries sont exigibles; or, il faut évidemment laisser au réceptionnaire le temps utile pour faire les préparatifs nécessaires au débarquement. — Cap. Milne c. Erling. — Trib. sup. hans., 6 février 1888, IV, p. 319.

242. ANGLETERRE. — *Déchargement. Grève. Risque du capitaine.* — Quand aucun délai préfixe n'est convenu pour la durée du déchargement, la prolongation de cette durée provenant, sans faute du réclamateur, du fait d'une grève, reste à la charge du capitaine. — Hick c. Raymond et Reid. — Cour suprême de Judicature, 30 juillet 1891, VII, p. 328.

243. *Grève. Absence de force majeure. Surestaries.* — La grève n'est pas un cas de force majeure. En dehors d'une convention contraire, elle n'empêche pas le cours des surestaries. — Budgett c. Burmington. — Cour suprême de Judicature, 31 octobre 1890, VI, p. 706.

244. *Place à quai. Jours de plan-*

che. Point de départ. — Quand un navire est affrété pour opérer son déchargement à une place déterminée, son voyage n'est terminé qu'au moment où il se trouve à cet endroit. La planche ne commence à courir qu'alors, quand bien même l'encombrement du bassin aurait pendant longtemps empêché le navire de gagner cette place. — Morel et Richards c. Tharsis Sulphur Copper C°. — Cour suprême de Judicature, 6 août 1891, VII, p. 330.

245. *Surestaries. Entrée au port. Réclamateurs. Berth bill of lading.* — Aux termes du berth bill of lading 1885, la responsabilité de l'affréteur, en ce qui concerne les surestaries, cesse dès que le navire est entré au port de déchargement. — Hick et Rodocanachi Sons et Raymond Reid. — Haute Cour de Justice, banc de la Reine, 10 février 1891, VI, p, 710.

246. *Berth bill of lading. Lenteur des réclamateurs. Droit de débarquer.* — Le berth bill of lading 1885 ne donne pas à l'armateur de droit réel sur la cargaison pour les surestaries. En cas de lenteur des réclamateurs, il peut opérer lui-même le déchargement. — Hick c. Rodocamachi Sons et Raymond Reid. — Haute Cour de Justice, banc de la Reine, 10 février 1891, VI, p. 710.

247. *Clause de déchargement rapide. Arrivée. Notification. Inutilité.* — Quand la charte-partie stipule que la cargaison sera déchargée aussi vite que le navire peut la délivrer, le capitaine n'a pas à notifier son arrivée au réclamateur, que généralement il ne connaît pas. — Hans Nyholn c. Frank Quarton. — C. du Shériff de Kirkealdy, 20 février 1889, V, p. 83.

248. *Déchargement dès que le capitaine sera prêt. Obligations des réclamateurs. Absence de droit de mettre à quai.* — Lorsque le connaissement porte que « le déchargement devra se faire aussitôt que le capitaine sera prêt, sinon que le capitaine sera autorisé à mettre la marchandise à terre ou à alléger aux frais et risques des réclamateurs », le capitaine n'a pas le droit de débarquer les marchandises à quai, si les réclamateurs ont satisfait à leurs obligations. — Pollitzer et Cie c. Cascapedia Steamship C°. — Cours du Lord-Maire, 20 juillet 1888, III, p. 330.

249. *Clause de débarquement immédiat. Droit de mettre à terre après les délais du port. Déchargement antérieur. Surestaries. Non-lieu.* — Quand un contrat d'affrètement contient deux clauses relatives au déchargement, la première obligeant le réclamateur à décharger dès l'arrivée et sans interruption, la seconde autorisant le capitaine à mettre la marchandise à terre ou en allèges après l'expiration des délais fixés par les règlements du port, il faut combiner ces deux clauses pour interpréter leur signification. En conséquence, si le déchargement s'est effectué dans ces délais, mais qu'un jour a été perdu au début, par suite de l'encombrement du port, le navire n'a droit à aucune surestarie. — Sclater et Procter c. Neptune St. Sh. Co Limd. — Haute-Cour de justice, 3 mai 1893, X, p. 288.

250. *Clause autorisant à mettre à terre. Simple faculté.* — La clause du connaissement, qui autorise le capitaine à mettre lui-même à terre les marchandises, qui n'auront pas été réclamées dans un certain délai, constitue pour le capitaine une faculté dont il est libre de ne pas se servir. — Hick c. Raymond. — Cour suprême de judicature, 30 juillet 1891, VII, p. 328.

251. *Clause autorisant à mettre à terre. Simple faculté.* — La clause du connaissement, qui autorise le capitaine à mettre lui-même à terre les marchandises, qui n'auront pas été réclamées dans un certain délai, constitue pour le capitaine une faculté dont il est libre de ne pas se servir. — Hick c. Raymond Reid. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 702.

252. *Déchargement à quai désigné. Absence de place. Non-obligation d'attendre.* — Le navire, qui s'est engagé à décharger à une place déterminée ou aussi près de là qu'il pourrait approcher, n'est pas tenu d'attendre son tour, si à ce quai il n'y a pas de place libre, et s'il n'y est pas obligé par les termes de la charte-partie. — Smith c. Wallace Stout et Cie. — Haute-Cour de justice, 7 mars 1887, II, p. 726.

253. *Livraison sous palan. Charge du navire.* — La délivraison de la marchandise sous palan est à la charge du navire et de droit commun. —

Budgett c.Burmington.— Cour sup.de judicature, 31 octobre 1890, VI, p. 463.

254. *Choix du bassin.* — Lorsque la charte-partie ne l'indique pas, le choix du bassin appartient au capitaine. — Dreyfus frères c. cap. du John Mowison. — Cour du comté de Liverpool, 7 mai 1888, IV, p. 444.

255. *Choix du bassin. Clause de « Tilbury ». Droit de veto des affréteurs.* — Quand une charte-partie contient la clause dite « de Tilbury, » et ainsi conçue : « Si le steamer est envoyé à Londres, les affréteurs ont le droit de s'opposer à ce qu'il se mette au bassin de Tilbury », cette clause signifie qu'arrivé à Londres, le capitaine peut se placer où bon lui semble ; que dans le cas seulement où il se placerait au « Tilbury dock, » les affréteurs ont un droit de veto. En conséquence, dans tout autre port, le capitaine se place, sans réserve, où bon lui semble, sans avoir à s'inquiéter des volontés des affréteurs. Ceux-ci, pour conduire le navire à la place qu'ils désirent, doivent supporter tous les frais de ce changement de place, et le capitaine peut s'y refuser. — Cour du comté de Stonehouse, 12 février 1889, V, p. 83.

256. *Pesage. Frais. Charge du navire.* — En l'absence de toute coutume contraire régulièrement établie, c'est le capitaine qui doit supporter les frais de pesée. — Cour de la cité de Londres, 30 septembre 1890, VI, p. 308.

257. *Obligation de délivrer la quantité du connaissement. Preuve à faire.* —Le capitaine doit, en principe, délivrer le nombre de colis inscrit au connaissement. Il ne suffit pas, pour dégager sa responsabilité d'un manquant, d'établir qu'il a déchargé tout ce qu'il avait à bord, mais il faut encore qu'il prouve que la marchandise n'a pas été chargée. — George Hoisley et autres c. Grimond et autres. — Cour de session d'Edimbourg, 23 janvier 1894, X, p. 91.

258. *Manquant. Plusieurs réclamateurs. Assignations distinctes. Chargeur et réclamateur d'un même lot. Action commune.* — En cas de manquant, les divers chargeurs et réclamateurs ne peuvent se réunir pour introduire contre le capitaine une action commune, mais il faut autant d'instances séparées qu'il y a de connaissements distincts. Pourtant, le chargeur et le réclamateur d'un même lot peuvent se réunir dans la même assignation. — Hannay and Co et autres c. Smurthwaite et autres et la London Northern Steamship Co. — Chambre des Lords, 3 août 1894, X, p. 465.

259. *Sacs. Nombre du connaissement. Obligation de délivrer. Sacs volontairement coupés.* — Le capitaine doit prouver qu'il a délivré le nombre de sacs portés à son connaissement et ne peut échapper à cette obligation en prétextant que le mode de déchargement lui a rendu tout contrôle impossible. Il en est surtout ainsi quand il est établi que des sacs ont été volontairement coupés pour en faire échapper le contenu. — Simmond, Hunt et Montgomery c. Rose. — Cour du comté de Liverpool, 10 août 1893, IX, p. 580.

260. *Sacs de grains. Déchargement. Usages de Liverpool.* — L'usage à Liverpool, pour la délivraison des chargements de grains en sacs, est de mettre dans des toiles de location le grain trouvé en vrac au fond des cales, en même temps que les sacs vides ou déchirés, et d'en faire des lots de 50. — Simmond, Hunt et Montgomery c. Rose. — Cour du comté de Liverpool, 10 août 1893, IX, p. 580.

261. *Destinataire inconnu. Vente de la cargaison. Prélèvements sur le prix.*—Quand un capitaine, malgré tous ses efforts, ne peut parvenir à découvrir le réclamateur porté à ses connaissements, il est en droit de vendre au mieux le chargement, et de prélever sur le produit de cette vente, outre son fret et ses frais de déchargement, une indemnité pour le temps perdu à attendre le réclamateur, et à se procurer un acheteur pour le chargement. — Marshall c. Wright. — Belfast, 9 novembre 1887, III, p. 605.

262. BELGIQUE. — *Navire dans le port. Arrêt des pompes. Eau dans les cales. Surveillance.* — Après l'arrêt des pompes, quand le navire est dans le port, le capitaine a le devoir de veiller à ce que le trop plein du collecteur ne s'infiltre pas dans les cales. — Greenock steam ship Company c. Lepziger Volkammerei. — Bruxelles, 24 octobre 1890, VI, p. 479.

263. *Starie. Clause « le délai ne courra que 24 heures après l'arrivée ».*

Délai. Calcul. — La clause que le délai de planche ne doit commencer à courir que 24 heures après l'arrivée près du port, n'augmente pas le délai de starie, elle en change uniquement le point initial.— Cap. Humphriès c. de Clercoq. — Anvers, 12 juin 1891, VII, p. 73.

264. *Rapport de mer. Omission. Faute disciplinaire. Déchargement. Retard. Surestaries.* — Si, par l'article 38 de la loi maritime, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait le rapport de mer, l'inobservation de cette disposition, qui n'a qu'une portée disciplinaire, ne peut être invoquée par les destinataires, quand ils ont consenti à débarquer avant l'accomplissement de cette formalité. S'ils avaient entendu s'en prévaloir, ils auraient dû immédiatement manifester leur volonté à cet égard, quand le capitaine a déclaré être prêt à débarquer. — Cap. Miller c. Dreyfus. — Anvers, 25 janvier 1892, VII, p. 587.

265. *Charte-partie du Danube. Clause d'allègement. Rade d'Anvers. Surestaries.*— La rade d'Anvers étant accessible à toutes marées, pour tous les navires de mer, l'art. 12 de la charte-partie du Danube, d'après lequel « si le steamer est destiné à un endroit où la profondeur d'eau est insuffisante pour qu'il puisse sans allègement parvenir à la première marée, après son arrivée, les jours de planche ne comptent qu'à partir de 48 heures après son arrivée à l'ancrage des bâtiments de son espèce destinés à ce port », n'est pas applicable à cette rade. — Cap. Wisnom c. Rives. — Anvers, 12 mars 1892, VII, p. 588.

266. *Déchargement avec célérité. Ouvriers supplémentaires. Starie. Délai. Calcul.* — Le capitaine ne doit pas, en général, faire plus que d'employer un équipage suffisant au déchargement ; il ne peut être obligé d'engager des ouvriers supplémentaires au gré des destinataires, ce qui serait tomber dans l'arbitraire; son obligation se borne à délivrer les marchandises à hauteur de palan, aidé de son équipage, en y mettant toute la célérité possible.—Ant. Dom. Bordes et fils et Auguste André c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

267. *Mode de livraison convenu. Modification. Déchargement en allèges. Impossibilité.* — Quand un capitaine a renoncé à faire la livraison en allèges, il ne peut modifier le mode de livraison, à moins que les destinataires n'aient fait preuve de lenteur. — Société anonyme Badoise pour la navigation sur le Rhin et les Transports maritimes, c. cap. Wilson. — Anvers, 4 juillet 1894, X, p. 471.

268. *Délivrance de la marchandise. Porteur de connaissement.* — Le capitaine ne doit connaître comme destinataire que le porteur du connaissement, auquel seul il peut délivrer la marchandise; il n'a pas à s'enquérir du motif ou de la cause de la détention du connaissement. — Samuel, Fredeberg et Mendl frères c. cap. Shaw. — Anvers, 27 novembre 1887, II, p. 71.

269. *Connaissements séparés. Capitaine obligé de délivrer séparément.* — Le capitaine a l'obligation de délivrer séparément les marchandises afférentes, à chaque connaissement ; mais, pour qu'il en soit ainsi, le destinataire doit le déclarer formellement au capitaine dès le commencement du déchargement.—Cap. Brown c. Van Beylen. — Anvers, 9 mars 1887, III, p. 92.

270. *Plusieurs destinataires. Obligation de délivrer à chacun.* — En principe, le capitaine a l'obligation de délivrer séparément, à chaque porteur de connaissement, les marchandises y afférentes, et il doit remettre identiquement les mêmes marchandises que celles qui lui ont été remises par le chargeur qui a reçu le connaissement. — J. A de Meyer c. Cap. Bohman. — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 342.

271. *Clause « sous palan ». Usage d'Anvers. Bois. Frais du pont volant.*— La clause, qui paraît signifier littéralement que le capitaine est franc de tous frais, à partir du moment où il a présenté sa marchandise le long de son bord, soit, en d'autres termes, sous palan, a été entendue par l'usage, qui exige que le capitaine présente sa marchandise non seulement sous palan, mais au-dessus du quai. A Anvers, on en use constamment comme suit, pour les bois : le capitaine doit, s'il y a lieu, établir, à ses frais, le pont volant du navire au quai et amener la marchandise à la pierre bleue, où

le destinataire la reçoit. — Dens c. cap. Bjolstad. — Anvers, 18 novembre 1894, X, p. 627.

272. *Délivrance sur le pont. Frais de porterage à la charge du destinataire.* — Lorsqu'une convention de transport porte « les marchandises doivent être délivrées du pont du navire où la responsabilité du capitaine cesse » et « le destinataire doit faire la déclaration en douane des marchandises dans les 24 heures de la déclaration en douane du navire, et acceptera la délivrance des marchandises et les enlèvera immédiatement au moment de leur mise à terre, sinon il devra payer les frais, et les marchandises seront emmagasinées par les agents du steamer aux frais et risques du réceptionnaire, le transport pour la délivrance de la cargaison sera fait par le consignataire du navire, aux frais et risques du destinataire », ces diverses stipulations signifient : que les obligations du transporteur cessent sur le pont du navire, où le capitaine opère son dessaisissement, mais la réception, au lieu de se faire sur le pont par le destinataire, est réservée aux agents du steamer, qui sont chargés du transport (porterage) jusque sur le quai, où la délivrance aux destinataires a lieu, et les frais de porterage doivent être remboursés aux agents du steamer. — Kennedy, Hunter et C° c. cap. Milne et Adamson et Ronaldson. — Anvers, 31 mars 1888, IV, p. 189.

273. *Ramassis. Livraison au destinataire. Preuve.* — Le capitaine doit prouver qu'il a remis au destinataire tout le ramassis qu'il a à bord de son navire. Ne fait pas cette preuve un capitaine qui garde à bord une partie des marchandises pour les débarquer ultérieurement d'office, après s'être rendu en cale sèche. Rien ne justifie que cette partie représente le le solde revenant au destinataire. — Mendl frères et Cie c. cap. Fleuring. — Anvers, 23 janvier 1891, VI, p. 577.

274. *Refus du destinataire de recevoir la cargaison. Marchandises non périssables. Vente sans autorisation et sans publicité. Faute. Responsabilité.* — En cas du refus du porteur du connaissement de prendre réception de la marchandise et de payer le fret, le capitaine doit agir au mieux des intérêts du chargeur, dont il est le quasi-mandataire ou gérant d'affaires. Il ne peut pas, en toutes circonstances, faire procéder immédiatement à la vente du chargement. Il doit, suivant les cas, avertir le chargeur et lui demander des instructions, procéder à la vente immédiate, si les marchandises sont de nature périssable, les emmagasiner, etc. (art. 78 de la loi maritime).—Agit arbitrairement le capitaine qui fait vendre, après le débarquement, des marchandises non périssables (des barils ciment), sans autorisation de justice et sans publicité suffisante. Il incombe à ce capitaine de prouver qu'une vente faite dans des conditions normales, entourée de la publicité et des formalités ordinaires, n'aurait pas donné un produit supérieur. Toutes les présomptions sont contre lui, toutes les preuves lui incombent, et sa responsabilité est engagée s'il ne parvient pas à fournir des preuves complètes. — Jos, Steel and son c. Van Maenen et Van Den Broeck. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 465.

275. *Port inconnu. Débarquement. Précautions à prendre.* — Le capitaine du navire, débarquant dans un port qu'il ne connaît pas, a pour devoir de prudence de s'enquérir des précautions à prendre pour assurer la sécurité. — Société d'assurances d'armateurs pour le remorquage c. Etat Belge. — Bruxelles, 27 décembre 1889, V, p. 688.

276. DANEMARK. — *Déchargement. Retard. Faute du capitaine. Surestaries. Non-lieu.* — Le capitaine, dont le navire a été déchargé trop lentement, n'est point autorisé à réclamer une indemnité pour surestaries, lorsque le retard apporté dans le déchargement lui est imputable à lui-même, en ce sens qu'il n'a pas fourni la force de travail nécessaire pour la part qui incombait au navire dans le déchargement. — Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

277. *Déchargement. Place à quai. Planche. Point de départ.* — Le capitaine doit chercher une place pour le déchargement, quand le destinataire ne lui en indique pas une, et les jours de planche commencent seulement à courir du jour où le navire est amarré à quai et prêt à décharger. — Jensen

c. Hansen. — Copenhague, 31 août 1885, III, p. 360.

278. *Marchandises. Responsabilité. Durée.* — La responsabilité de la cargaison et les frais qu'elle occasionne incombent au capitaine, du jour où il la reçoit au jour où il la livre, mais, en dehors de ces limites, sont à la charge du propriétaire. — Dampskibsselskabet Neptun c. Aktieselskabet Tuborg Fabrikker. — Soog-Handelsret, 10 octobre 1883, II, p. 355.

279. *Connaissement à ordre. Destinataire inconnu. Retard. Surestaries.* — Le capitaine d'un navire, qui a signé un connaissement à ordre, et qui ne connaît pas le destinataire, doit bien, au port d'arrivée, faire les démarches nécessaires pour le connaître, mais il incombe également au destinataire de s'enquérir de l'arrivée du navire et de se présenter en sa qualité au capitaine. Lorsque, en conséquence, le destinataire n'a point satisfait à cette obligation, c'est lui qui supporte les conséquences du retard apporté au déchargement du navire, et il doit payer les surestaries stipulées dans la charte-partie. — Kundsen c. Olsson. — Copenhague, 19 octobre 1887, V, p. 542.

280. *Clause de déchargement rapide. Obligation d'aviser le destinataire du nombre d'écoutilles et d'ouvriers.* — Lorsque la charte-partie porte que le navire doit être déchargé avec célérité, le capitaine doit informer le destinataire du nombre d'écoutilles qu'il ouvrira à la fois et du nombre d'ouvriers qu'il emploiera. — Soog Handelsret, 18 juin 1884, II. p. 357.

281. *Déchargement de charbon. Gelée dans la cale. Frais de piochage.* — Malgré l'usage local, qui oblige le destinataire à payer les asseureurs, qui emplissent dans la cale les tonneaux de charbon, le capitaine doit, à ses frais, faire piocher le charbon de la cale rendu adhérent par la gelée. — So-og Handelsret, 18 juin 1884, II, p. 357.

282. *Déclaration de mer. Refus. Réceptionnaire. Défaut de paiement des frais.* — Le capitaine n'est point responsable envers le réceptionnaire pour n'avoir point voulu, sur la requête de ce dernier, faire procéder à une déclaration de mer pour constater que tout le bois chargé a été déchargé, alors que le réceptionnaire a refusé de promettre de payer les frais de cette déclaration. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

283. *Délivrance à l'acheteur. Défaut de connaissement.*—Le capitaine est responsable vis-à-vis du vendeur pour avoir livré la cargaison au port de destination à l'acheteur, bien que celui-ci ne fût pas en possession du connaissement.— Copenhague, 26 mai 1887, IV, p. 330.

284. *Livraison. Prix de vente. Retenue. Pouvoir.* — Le capitaine, qui est autorisé par le propriétaire de la cargaison à la livrer au destinataire, à en faire le compte et à en recevoir le prix, n'a pas cependant le droit de consentir pour son mandant à ce que le destinataire retienne une partie du prix d'achat, sous le prétexte qu'il a droit à une sûreté pour une quantité qui, selon son dire, n'aurait point été livrée. — So-og Handelsret, 12 juin 1884, II, p. 354.

285. ETATS-UNIS. — *Délivrance. Connaissement. Production. Transfert.* — Le statut (lois 1858, ch. 326, et 1859, ch. 353) prohibe la délivrance des marchandises par le transporteur sans la production et l'annulation du connaissement. Le transporteur est responsable, quand il livre au destinataire porté au connaissement, après que celui-ci l'a transféré à des tiers. Pour éviter ce danger, le connaissement doit porter ces mots : *non négociable.* — Colgate c. Pennsylvania Company.— New-York, 13 avril 1886, II, p. 190.

286. ITALIE. — *Surestaries. Destinataire. Responsabilité personnelle.* — Au regard du capitaine et de l'armateur, c'est le destinataire qui est personnellement responsable du paiement des surestaries, alors même qu'il est indiqué, au dos du connaissement, comme chargé d'effectuer le débarquement du navire. — White c. Copello. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 84.

287. *Chargement à cueillette. Réceptionnaire divers. Sommation de décharger. Surestaries. Preuve. Charge des réceptionnaires.* — Lorsqu'il n'y a qu'un réceptionnaire de la cargaison, ou lorsque, au cas où il y en a plusieurs, la marchandise est chargée à la cueillette, le capitaine qui réclame des surestaries est tenu

de démontrer uniquement qu'il a averti le ou les réceptionnaires d'être prêts à décharger, et qu'il s'est trouvé à leur disposition avec les machines et le personnel nécessaires. Pour échapper à cette réclamation, les réceptionnaires doivent donc faire la preuve de l'accomplissement de leurs obligations dans le délai des staries. — Copello, Preve et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, V, p. 558.

288. *Plusieurs destinataires. Sommation de décharger. Communication du plan d'arrimage. Délai. spécial de starie. Surestaries. Réclamation précise.* — Quand les marchandises des divers réceptionnaires sont arrimées, de telle manière que l'on ne puisse en enlever une, sans déranger celles qui sont au dessus, le capitaine est tenu de porter à la connaissance de tous les réceptionnaires le plan d'arrimage avec toutes les indications de place, de quantité et de qualité des différentes parties, ainsi que le nom des personnes à qui ces marchandises appartiennent, afin que chacun puisse savoir à quel jour et heure précis il doit se présenter à bord du bâtiment, et quel délai lui est assigné dans les staries. Si le déchargement n'est pas terminé dans ce délai, le capitaine, qui veut réclamer des surestaries contre un ou plusieurs des réceptionnaires, doit faire contre chacun une demande exacte, précise, bien déterminée, de façon que chacun puisse se rendre compte de la responsabilité qu'on entend faire peser sur lui. Une demande de surestaries manquant de ces éléments, et proposée généralement, doit être rejetée. — Copello, Preve et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, V, p. 558.

289. *Surestaries. Destinataires. Paiement proportionnel. Retard. Faute commune. Action directe.* — Les destinataires du chargement, porteurs de connaissements identiques, une fois le terme des staries arrivé, sont tenus du paiement des surestaries, selon le « *quantum* » fixé par la clause imprimée, et proportionnellement au chargement destiné à chacun d'eux. Le capitaine n'est nullement obligé de prouver la faute commise par chacun des destinataires. Il lui suffit de prouver la durée du déchargement, sauf l'action récursoire que les destinataires peuvent avoir à exercer les uns contre les autres, dans leurs rapports respectifs. La clause de paiement proportionnel des surestaries ne heurte aucun principe de droit, et n'est pas prohibée par la loi. Elle est une conséquence nécessaire du développement pris par le commerce maritime, qui y trouve un avantage dans la diminution du prix du fret. D'autre part, elle constitue une sûreté et une facilité, pour le capitaine, pour le paiement des indemnités de retard. Sans elle, en effet, le capitaine se verrait dans la nécessité de perdre beaucoup de temps et de se soumettre à la preuve coûteuse, difficile et presque impossible de la faute spéciale à chacun des destinataires. — Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

290. *Plusieurs destinataires. Mélange. Répartition.* — Quand, dans une cargaison destinée à plusieurs destinataires, un mélange s'est opéré, le capitaine est tenu de répartir la marchandise mélangée, dans l'espèce du blé, entre les divers réceptionnaires, au prorata de la quantité chargée par chacun d'eux. Cette obligation existe, que le mélange résulte de la faute du capitaine ou provienne d'un cas de force majeure. — Schiaffino et Solari c. Molinari. — Gênes, 18 mai 1886, II, p. 465.

291. *Mélange. Répartition. Clause d'exonération du déficit.* — Le capitaine, qui a délivré un connaissement le déchargeant de toute responsabilité pour déficit dans le poids, peut invoquer cette clause pour se décharger du soin de faire une égale répartition du chargement. — Schiaffino et Solari c. Molinari et autres. — Gênes, 18 mai 1886, II, p. 465.

292. *Connaissement à ordre. Porteur. Livraison de la marchandise.* — Tout porteur d'un exemplaire d'un connaissement à ordre prouve suffisamment par ce fait qu'il est légalement le destinataire de la cargaison, et qu'il a qualité pour la recevoir du capitaine. Ce dernier n'est pas obligé de rechercher quel est le véritable propriétaire ou destinataire des marchandises transportées. Le capitaine reste libéré de toute responsabilité par la remise du chargement, avec un reçu du celui qui le retire, et la restitution du connaissement entre ses mains

n'est pas exigée. — Lucques, 31 décembre 1885, II, p. 83.

293. *Connaissement à ordre. Destinataire. Livraison. Simple reçu.* — Le destinataire, après la réception de la marchandise chargée, en vertu d'un connaissement à ordre, n'est pas obligé, à moins d'une stipulation formelle, de remettre cette pièce au capitaine. Celui-ci est suffisamment déchargé par le reçu de la personne qui retire la marchandise. Il y a lieu d'appliquer, dans cette hypothèse, les règles établies pour le cas de paiement partiel d'un effet de commerce, et d'après lesquelles, tout en conservant le titre, on délivre une quittance séparée. Il y a d'autant plus de raison d'autoriser la rétention du connaissement, que cette pièce peut être encore utile au destinataire pour prouver l'existence des obligations dont il demande l'exécution au capitaine. — Miller c. Barbensi. — Cass. Florence, 1er juillet 1886, p. 732.

294. *Destinataire. Remise du connaissement. Absence d'obligation. Reçu ou mention sur le connaissement.* — Le capitaine n'a pas le droit d'exiger du destinataire la remise du connaissement, mais seulement le reçu de la marchandise, et aussi, s'il le veut, la mention sur le connaissement de la livraison effectuée. — Gondrand c. Petriccione. — Cass., Naples, 4 décembre 1892, VIII, p. 712.

295. *Porteur d'un connaissement. Endos. Vérification. Clause d'exonération.* — Par la nature du contrat, le transporteur est responsable de la délivrance des marchandises à destination, soit au destinataire, soit à tout porteur régulier du connaissement. — En conséquence, est nulle la clause d'un connaissement qui exonère le transporteur de l'obligation de vérifier la sincérité de l'endossement d'un connaissement, et qui le libère par la remise de la marchandise à quiconque se présente porteur d'un connaissement endossé. — Cie Florio c. Armo. — Cassation, Turin, 28 décembre 1886, III, p. 369.

296. *Déchargement à quai. Cotons. Usages de Gênes. Encombrement. Faculté de débarquer avec pontons.* — D'après les usages du port de Gênes, les cotons sont débarqués sur quai et non sur des pontons; cependant, si par suite de l'encombrement, il n'est pas possible à un navire d'opérer de la sorte, à moins d'attendre, sans rien faire, son tour d'accoster, il est permis au capitaine de faire le débarquement à l'aide de pontons. C'est un usage du port de Gênes que les cotons sont déchargés pêle-mêle et sans division de marques. — Ettlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Gênes, 28 janvier 1890, V, p. 695.

297. *Marchandises. Vente en cours de voyage. Acquéreur. Déchargement. Retard. Surestaries.* — Lorsque des marchandises en cours de voyage sont vendues, l'acquéreur est obligé d'en effectuer le déchargement aux clauses et dans les délais fixés par le contrat d'affrètement. Par suite, si c'est par son fait qu'un retard s'est produit dans le déchargement, il ne peut prétendre qu'il a ignoré le délai des staries, ni exciper d'un défaut de mise en demeure, pour se libérer de l'obligation, qui lui incombe, de rembourser au vendeur le montant des surestaries, que ce dernier aurait dû payer au capitaine. — Galletti c. Campanavi. — Gênes, 3 mars 1890, VI, p. 54.

298. *Clause « poids inconnu ». Destinataire. Droit de procéder au pesage.* — Les destinataires ont le droit de faire procéder au pesage de la marchandise au moment de la livraison, contradictoirement avec le capitaine; celui-ci ne peut s'y refuser, en se fondant sur la clause « poids inconnu », contenue dans son connaissement. — Raggio et Ratto c. Greggans. — Gênes, 8 mars 1890, V, p. 696.

299. NORVÈGE. — *Destinataire. Non-production du connaissement. Faute du chargeur. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine d'un navire, actionné en dommages-intérêts par le chargeur, parce qu'il a livré la cargaison à une personne qui n'a pas légitimé ses droits par la production du connaissement, doit néanmoins être déchargé de toute responsabilité quand c'est par une faute du chargeur, que le destinataire n'a point été en possession du connaissement et que, d'ailleurs, la livraison, qui lui a été faite de la cargaison n'a causé aucun préjudice au chargeur. — Wessmann c. Cap. Berg. — Christiania, 28 novembre 1892, X, p. 100.

300. PAYS-BAS. — *Retard. Clause*

pénale. Dommage. Preuve à faire. — Lorsqu'une somme de 60 fl. par jour a été stipulée comme dédommagement, en cas de retard dans la décharge du navire, le capitaine peut réclamer ledit montant sans être tenu de prouver le dommage. — E. H. Roggenhamp et Cie c. H. Euler. — Leuwarden, 19 février 1890, VI, p. 86.

301. *Clause de déchargement avec célérité. Retard. Faute du stevedore. Stevedore placé sous les ordres du capitaine. Surestaries.* — En l'état d'une charte-partie contenant la clause : « the cargo to be discharged as fast « as the steamer can deliver. The « cargo to be taken from alongside of « the ship, but the ship to discharge « cargo with the use of her steamwin- « ches. The captain to employ the « stevedore of the receiver of the « cargo at port of discharge at the « rate of 10 pence per ton », le capitaine a droit à des surestaries équivalant au nombre de jours que la décharge aurait pu être finie plus tôt. Mais, pour avoir droit à ces surestaries, il ne suffit pas de prouver combien de jours il faut pour décharger le navire et dans quel délai la décharge a été opérée; le capitaine doit prouver également que le retard doit être attribué à une faute du consignataire. La faute du « stevedore » de ce dernier ne suffit pas, ledit « stevedore » devant être considéré comme étant au service du capitaine. — Eles Dryden, Joh. Otten en Zoon. — Amsterdam, 26 juin 1891, VII, p. 460.

302. Tunisie. — *Clause de déchargement sous palan. Marchandises. Avaries. Absence de certificat d'arrimage et d'expertise. Débarquement sans avis du destinataire.* — Doit être déclaré responsable des dommages subis par la cargaison en cours de route le capitaine qui, arrivant en avaries, ne produit pas de certificat de bon arrimage, ne fait pas constater cet arrimage par expert et décharge les marchandises avant même d'avoir avisé le destinataire de leur arrivée. Il en est ainsi surtout lorsque, d'après la charte-partie, le déchargement devait avoir lieu sous palan. — Claude Monin c. Morès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

Section 6
Paiement du fret.

303. France. — *Avaries. Option de recevoir le demi fret ou de régler sur le poids du connaissement. Sens de cette clause.* — La clause d'une charte-partie stipulant, qu'en cas d'avaries le capitaine aura l'option de recevoir la moitié du fret sur les parties avariées ou de régler sur le poids du connaissement, n'est applicable que dans le cas où les réclamateurs demandent à ne payer que la moitié du fret. — Neufeld c. capitaine Partridge. — Rouen, 11 août 1886, II, p. 647.

304. *Clause compromissoire. Compétence arbitrale. Fret. Créance liquide. Tribunal du lieu du débarquement.* — En l'état d'une clause attribuant compétence à des arbitres pour toutes les difficultés qui s'élèveront à raison de l'affrètement, le capitaine est toujours en droit de s'adresser au tribunal du lieu de débarquement pour le paiement de son fret, qui représente une créance liquide et incontestable. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, 166.

305. *Déficit. Frais d'expertise. Fret. Rétention par le destinataire.* — Le destinataire qui se plaint d'un déficit ou d'une avarie est fondé à retenir sur le fret la somme nécessaire à acquitter les frais de l'expertise à laquelle il y a lieu de procéder. — Clamageran c. Touchard-Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

306. *Fret. Acompte versé. Action contre le consignataire. Déboutement.* — Le consignataire de la marchandise, simple mandataire des affréteurs, n'est pas personnellement tenu de payer le fret. En conséquence, si le capitaine a délivré la marchandise en mains tierces, il n'a plus recours que contre les affréteurs. Il en est ainsi, alors même que le navire, aux termes de la charte-partie, devrait payer une commission d'adresse de 3 0/0 aux consignataires, et que les consignataires auraient versé un acompte sur le fret, ce qui rentre purement et simplement dans leur mandat. — Dargenton-Domingo c. cap. Davidson. — Rouen, 2 mai 1892, VII, p. 525.

307. *Fret. Paiement. Action*

contre le consignataire. — Le capitaine a, pour le paiement du fret, une action, non seulement contre l'affréteur personnellement, mais encore contre le consignataire, en vertu du droit de gage qui lui appartient sur la marchandise. — Cie commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

308. *Fret. Montant. Compensation avec la valeur des marchandises péries. Créance postérieure.*— La compensation entre deux dettes liquides et exigibles s'opère de plein droit et à l'insu des dettes résultant pour le capitaine de la valeur d'une marchandise périe par sa faute et pour le consignataire du montant du fret d'une marchandise débarquée. Le fait que la signification de l'abandon à l'Etat est antérieure à celle faite au consignataire ne fait pas obstacle à cette compensation, s'il est constant que la créance de l'Etat, en l'espèce l'enlèvement de l'épave du navire, est née après que le navire a eu coulé et que la marchandise a été détruite. — Les Fils de Deutsch c. cap. Young. — Rouen, 2 juillet 1890, VI, p. 157.

309. *Fret. Paiement. Capitaine. Droit propre.* — Le capitaine en cours de voyage, représente tous les intérêts du navire ; c'est à lui que le fret est dû, c'est en ses mains que la totalité du fret doit être régulièrement payée ; les armateurs ne peuvent en être crédités que sur le solde qui reste net à la fin du voyage. — Cap. Reinertsen c. Carl. Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

310. *Fret. Paiement. Capitaine. Mandataire de l'armateur.* — Le capitaine, qui a qualité pour encaisser le fret, n'agit, en le réclamant, que comme mandataire de l'armateur et ne saurait avoir plus de droits que lui.— Smith Allan, Brown et joints, c. Bensande et Cie.—Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

311. *Fret. Paiement. Connaissement. Remise. Absence de réception par le destinataire. Art. 435. Inapplication.* — Le paiement du fret entre les mains du capitaine, alors même qu'il y a eu échange des connaissements, n'emporte pas pour le réceptionnaire déchéance de ses droits, tant que la livraison n'a pas été effectuée.

312. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces.* — L'article 306 du Code de commerce confère au capitaine le droit absolu de faire mettre la marchandise en mains tierces, toutes les fois qu'une difficulté s élève à raison du paiement du fret. — Hubeau c. Nielsen. — Marseille, 29 octobre 1891, et Aix, 2 juin 1892, VII, p. 312 et 666.

313. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Offre de caution.* — Le droit que l'article 306 du Code de commerce reconnaît au capitaine d'exiger, au temps de la décharge, le dépôt de la marchandise en mains tierces, ne saurait être paralysé par l'offre du consignataire de donner caution pour le paiement du fret. — Cap. Cogniet c. Raffineries de St-Louis. — Marseille, 7 juillet 1890, VII, p. 300.

314. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces.* — Le droit que l'art. 306 du Code de commerce reconnaît au capitaine de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces, pour garantir le paiement du fret, ne saurait être remplacé par des équivalents. Notamment, le consignataire de la cargaison ne peut empêcher l'exercice de ce droit ni en offrant caution, ni en proposant de déposer le fret à la caisse des consignations.— Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658.

315. *Fret. Paiement. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Dépôt en banque. Equivalent.* — Le droit accordé par l'art. 306 Code de commerce au capitaine, de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces jusqu'au paiement de son fret, n'est pas absolu, et peut être remplacé par des équivalents jugés satisfactoires, notamment par un déposit en banque de la somme en litige entre lui et le réclamateur. Le but de l'art. 306, en effet, n'a pas été d'accorder au capitaine un droit de rétention indéfinie, mais de lui permettre de conserver son gage pour le réaliser éventuellement en numéraire, dans les termes de l'art. 305 ; or, le déposit en banque de la somme litigieuse équivaut simplement à la conversion anticipée du gage en espèces, et remplit, en conséquence, le vœu de la loi. — Brown et Corblet c. Waller frères.— Hâvre, 9 mars 1890, VI, p. 556.

316. *Fret. Paiement. Droits du destinataire et du capitaine. Usages de Bordeaux.* — Il est d'usage, à Bordeaux, que le capitaine exige le paiement du fret, avant même que les réceptionnaires puissent se rendre compte de l'état de la marchandise. Mais là s'arrête le droit du capitaine, qui ne saurait imposer aux destinataires d'accomplir le connaissement avant qu'ils aient reconnu et vérifié la marchandise; la remise d'un bon à livrer, qui réserverait même leurs droits pour des réclamations ultérieures, ne pouvant pas annihiler ni amoindrir la force libératoire résultant de l'accomplissement du connaissement. — Roussel c. Worms et Cie — Bordeaux, 13 octobre 1887, III, p. 712.

317. *Fret payable sur le poids délivré. Frais de pesage. Usages du Hâvre.* — D'après l'usage du Hâvre, lorsque le fret est payable sur le poids délivré, les frais du pesage, auquel le capitaine doit procéder pour déterminer le montant du fret, sont à la charge de celui-ci. L'application de cet usage, qui n'a rien de contraire à la loi, ne peut être écartée que par la convention des parties. — Cap. Ritson c. Génestal et Delzons. — Hâvre, 16 mars 1893, IX, p. 35.

318. *Clause « poids inconnu ». Mention d'un poids supérieur au poids délivré. Fret payable sur ce poids.* — Lorsqu'un capitaine a signé un connaissement avec la mention « poids inconnu », le fret doit être payé sur le poids délivré, bien que le capitaine ait déclaré, dans le même connaissement, avoir reçu un poids supérieur. — Ollive c. Vve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

319. *Fret payable sur le poids délivré. Erreur à l'embarquement. Freinte de route.* — Lorsque les conditions de l'affrètement portent le poids à embarquer et prévoient que le fret ne sera payable que sur la quantité délivrée, c'est au capitaine à faire le nécessaire au lieu de charge, s'il croit qu'une erreur a été commise à l'embarquement réellement chargée. Il y a lieu également de tenir compte de la freinte de route. — Cap. Jowes c. L. Dewulf-Cailleret. — The Mercantile Steam Ship Company c. Dreyfus frères et Dewulf-Cailleret. — Dunkerque, 18 mars et 22 avril 1890, VI, p. 152.

320. *Sucres en canastres. Fret payable sur le poids délivré. Usages de Marseille. Capitaine étranger. Droit de faire tare nette.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie que le fret d'une cargaison de sucre brut en canastres doit être payé à raison du poids net, délivré au port de débarquement, cela signifie que le poids net au débarquement est celui dépouillé de son emballage, d'où ressort la nécessité d'un pesage du sucre en dehors des canastres elles-mêmes. L'usage adopté par la Douane, de pratiquer le pesage sur l'ensemble de la cargaison et de faire une tare de 8 0[0 pour les canastres, ne peut être obligatoire pour le capitaine qui a stipulé que le poids net serait établi d'après la tare effective et réelle. — Cap. Louttit c. Raffineries de Saint-Louis. — Marseille, 18 décembre 1891, VII, p. 434.

...Alors surtout qu'il s'agit d'un capitaine étranger, auquel les usages de Marseille sont inconnus. — Aix, 15 mars 1892, VII, 528.

321. *Fret payable sur le poids de la douane. Pesage. Capitaine. Non constatation du déficit. Pourparlers nécessaires. Retard. Réserves au connaissement.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec désignation d'un tiers chargeur, sous la clause que le fret serait réglé d'après le poids de la douane, le capitaine est en faute de n'avoir pas constaté le déficit au cours du pesage, et ne peut faire supporter au chargeur les surestaries occasionnées par les pourparlers que la constatation tardive des manquants a nécessités. Les réserves insérées par le capitaine au connaissement, que le retard est dû aux pourparlers, ne sauraient le relever des conséquences de sa faute. — Cap. Grégam c. Cie des Salins du Midi c, Douard-Joyau. — Marseille, 20 décembre 1892, VIII, p. 372.

322. *Fret payable en livres sterling. Avances au taux courant du change. Prime sur l'or.* — Lorsque la charte-partie stipule que le fret est payable en livres sterling et que les avances seront faites au navire, au taux courant du change, le capitaine a droit au bénéfice de la prime sur l'or. — Cap. Ribes c. Hardel et Duclos. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 544.

323. *Fret. Privilège. Subrogation.* — Le créancier du capitaine d'un na-

vire ne peut faire valoir la créance privilégiée du capitaine sur le fret que s'il y a eu à son profit cession de cette créance, signifiée selon le vœu de l'article 1690 du Code civil, ou subrogation accomplie conformément à l'article 1250, paragraphe 1er du même code. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

324. *Fret. Règlement. Fûts. Litrage fait à l'embarquement et inscrit sur le connaissement.* — Quand l'affréteur n'a pas eu soin d'indiquer à l'avance la contenance des fûts, c'est sur le litrage fait et obtenu à l'embarquement et porté d'ailleurs sur les connaissements que le fret doit être réglé. — Cap. Cook. c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

325. — *Fret. Rétention. Intérêt à 6 0/0.* — Le capitaine a droit aux intérêts calculés à 6 pour cent du fret indûment retenu. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 février ; Rouen 23 février 1891, VI, p. 650.

326. *Fret. Rétention. Engins du destinataire. Avaries. Responsabilité. Débat entre le destinataire et le capitaine.* — Lorsqu'au cours du déchargement, une avarie s'est produite aux engins employés, et qu'il y a débat entre le capitaine et le destinataire sur la responsabilité de l'événement, le destinataire est fondé à retenir le fret jusqu'à la solution du litige. — Leblanc c. Lointier. — Nantes, 25 novembre 1891, VIII, p. 94.

327. *Fret sur le vide. Défaut de mise en demeure. Troubles politiques. Absence de déchéance. Protestation. Suffisance.* — Le départ du navire sans mise en demeure à l'affréteur ne saurait constituer une fin de non-recevoir à l'action de paiement du fret, si cette omission se justifie par ce fait que la mise à la voile a eu lieu au milieu de troubles politiques. Dans ces circonstances, la protestation, faite par le capitaine à son départ, peut tenir lieu d'une mise en demeure. — Cie Commerciale Française. c, cap. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

328. *Marchandises mises sur allège et non parvenues à destination. Fret. Absence de droit.* — Le capitaine n'a pas droit au fret sur les marchandises qui, mises sur allège, ne sont pas parvenues à leur destination définitive. — Génestal et Delzons cap. Hughson. — Rouen, 19 novembre 1888, IV, p. 632.

329. *Sous fret. Droit de gage.* — Le capitaine est en droit de faire valoir — par voie de privilège exclusif — sur le sous-fret encaissé par un consignataire judiciaire ou séquestre, ce sous-fret étant en pareil cas considéré comme subrogé à la marchandise pour la garantie du payement du fret principal de la charte-partie — Christiansen et cap. Waage c. Boissière. — Hâvre, 21 avril 1896, VII, p. 149.

330. ALLEMAGNE. — *Chargeur. Fret. Paiement. Réserves sur le récépissé. Fait personnel du capitaine.* — Le chargeur est obligé de payer le fret au capitaine, sur la production d'un récépissé contenant des réserves, alors que ces réserves ne visent pas l'état de la cargaison, mais un simple fait personnel du capitaine. — Tampe c. Heller, Hirsch et Cie. — Trib. sup. hanséatique, 15 juin 1889, VII, p. 444.

331. ANGLETERRE — *Avarie. Option de recevoir le demi-fret ou de régler sur le poids du connaissement. Application.* — Lorsque la charte-partie porte la clause « au cas où tout ou partie de la cargaison sera délivrée en état d'avarie ou d'échauffement, les réclamateurs pourront déduire la moitié du fret pour cette portion ; le capitaine aura option d'accepter ce règlement ou d'exiger le fret entier sur la cargaison embarquée. » La clause doit s'appliquer dès qu'un échauffement quelconque s'est produit. — Otto c. Gallaher. — Ass. d'Antrim, 1er août 1887, IV, p. 331.

332. AUTRICHE-HONGRIE. — *Fret. Chargement. Réceptionnaire. Droit de saisir la marchandise. Délai.* — C'est à tort qu'un tribunal maritime commercial autrichien refuse à un capitaine le droit de saisir conservatoirement les marchandises transportées pour avoir le paiement de son fret, alors que la demande de saisie est faite moins de quinze jours après leurs délivrance, et que la marchandise n'a pas passé en mains tierces. Les articles 306 et 307 du Code de commerce français, qui règlent cette situation, sont encore en vigueur à

titre d'usage, et la saisie conservatoire requise équivaut au séquestre ou au dépôt en mains tierces, prévus par les dits articles. Peu importe que la décision d'appel soit intervenue plus de quinze jours après la délivrance, pourvu que la demande de saisie, rejetée en première instance, ait été formée dans le délai légal. — Cour supr. de Vienne, 19 septembre 1889, V, p. 685.

333. Belgique. — *Affrètement en bloc. Découvert sur le fret. Droit indivisible sur toutes les parties du chargement. Permis d'embarquement. Droit de refuser les connaissements.* — Dans un affrètement en bloc, le capitaine peut exercer ses droits quant à un solde du fret, sur les marchandises chargées en dernier lieu, même si le fret proportionnel a été payé sur ces marchandises. On ne peut lui opposer la délivrance d'un permis d'embarquement, et il peut refuser de délivrer des connaissements pour cette partie de chargement afin de se récupérer du découvert sur le fret. — En effet, le permis d'embarquement ne peut constituer contre le capitaine un titre au profit de l'affréteur qui manque de remplir ces obligations. — Cap. Kiddle c. Falk et Valois. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 341.

334. *Clause « on right delivery of cargo ». Livraison de la marchandise. Paiement du fret. Exécution simultanée.* — Sous l'empire de la clause « on right delivery of cargo », le capitaine a le droit strict de ne délivrer chaque mesure de marchandise que contre le montant correspondant du fret. Les droits des parties sont réciproques, et l'une ne peut exiger de l'autre l'exécution de ses obligations préalablement à l'exécution de celles lui incombant personnellement, les obligations étant corrélatives et devant s'exécuter dans le même temps, donnant donnant. — Cap. Olsen c. de Franck et Cie. — Anvers, 19 mars 1888, IV, p. 90.

335. *Fret. Contestation. Capitaine. Conclusions en appel. Mise hors de cause. Demande nouvelle.* — Le capitaine qui, dans une contestation au sujet du fret, s'est borné à demander sa mise hors de cause, n'est point recevable à conclure, pour la première fois en appel, contre les parties intimées, aux fins de se faire reconnaître, du chef de ses gages, comme créancier privilégié sur le fret. — Forwood frères, c. Stuart Williams. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

336. *Fret. Privilège. Délai de quinzaine. Point de départ. Délivrance. Signification. Mise à prix.* — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces. La délivrance de la marchandise, dans le sens de l'article 80, L. 21 août 1879, implique une prise de possession apparente et certaine ; on ne saurait la faire résulter uniquement de la mise à quai, qui ne constitue qu'une opération du déchargement. — De Loopper et Brasseur c. cap, Liegnitz. — Anvers, 30 novembre 1892, VIII, p. 587.

337. *Fret payable sur la quantité délivrée. Obligation du capitaine. Défaut de constatations contradictoires.* — Sous l'empire de la clause que le fret est payable à raison de fr... pour chaque standard délivré, il incombe au capitaine de dresser le compte de fret, et de justifier son contenu par le résultat de constatations contradictoires ; à défaut de provoquer pareilles constatations en temps voulu, il est censé vouloir s'en référer aux constatations faites unilatéralement par le réceptionnaire. — Schul c. cap. Stranack. — Anvers, 19 octobre 1888, IV, p. 460.

338. *Clause « fret acquit en cas de sinistre ». Sens et portée. Navire. Innavigabilité. Capitaine. Obligation de remplacement.* — S'il a été convenu entre parties qu'en cas de perte du navire, le fret payé resterait acquis au capitaine, il n'appert nullement de cet accord que l'intention commune des parties ait été d'exonérer le défendeur principal de l'exécution de l'obligation sus-visée dans l'hypothèse où, par suite de fortune de mer, il se serait trouvé dans l'impossibilité de transporter par son navire les marchandises chargées — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langwill. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

339. *Fret sur le vide. Absence de privilège aux dépens du destinataire.* — Le capitaine n'a pas de privilège à exercer au détriment du destinataire pour le fret sur le vide, lequel constitue, moins un fret proprement

dit, prix du transport, qu'une indemnité pour chargement incomplet. — Hansen c. Cie Commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

340. *Surestaries. Frais de protêt. Déduction du fret. Action régulière.* — Les frais de protêt ne peuvent être déduits du compte de fret, lorsqu'ils n'ont pas été mis à la charge du capitaine, à titre de dommages-intérêts, à la suite d'une action régulière. En les défalquant simplement du compte de fret, l'affréteur se fait justice à lui-même, ce qui ne peut être admis. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 71.

341. Danemark. — *Fret payable par l'affréteur. Solde dû par le destinataire. Refus de paiement. Faute du navire. Absence de recours.* — Lorsque le consignataire des marchandises, après avoir reçu celles-ci, s'est refusé à payer le solde du fret, en prévision d'une demande en dommages-intérêts, et que le fréteur était cependant autorisé à exiger ce paiement de l'affréteur directement, en vertu de la charte-partie, ce recours contre l'affréteur n'est point recevable, si le navire a manqué à ses engagements, en retardant son départ au delà du terme convenu, et a ainsi été la cause du refus opposé par le destinataire de payer le restant du fret. — Copenhague, 11 janvier 1893, X, p. 630.

342. *Fret mort. Destinataire. Défaut de paiement. Refus de décharger. Non-lieu à surestaries.* — Le fréteur ne peut réclamer de surestaries quand le capitaine, après avoir déchargé une partie de la cargaison dans un port, suspend le déchargement dans un autre port de destination, par le motif que le destinataire se refuse à payer le fret mort ou à donner garantie pour son paiement, car, si le paiement du fret mort a déjà été refusé dans le premier port, le capitaine était autorisé, dans le second, à décharger et à consigner immédiatement une partie de la cargaison suffisante pour le couvrir de sa réclamation concernant le fret mort. — Copenhague, 3 décembre 1892, VIII, p. 411.

343. Egypte.—*Fret payable sur la quantité délivrée. Déchet de route. Preuve.* — Lorsque le fret est stipulé payable au débarquement et à la livraison régulière de la marchandise, à raison de tant par tonne délivrée, le capitaine n'a pas le droit de se faire payer du fret sur la quantité portée au connaissement, mais à raison seulement de ce qu'il a consigné. Au cas de contestation sur la quantité délivrée, il incombe au capitaine de justifier qu'il a délivré une quantité supérieure à celle que le destinataire déclare lui avoir été consignée. En pareil cas, il n'y a pas lieu de tenir compte, pour le calcul du fret, du déchet de route. — F. Stumore et Cie c. Behrend et Cie.— Alexandrie, 8 décembre 1892, VIII, p. 414.

344. Italie. — *Avarie. Faute. Privilège sur le fret. Rétention impossible.* — Le privilège sur le fret, accordé au propriétaire de la cargaison avariée par l'article 673, n° 4 et 7 du Code de commerce, ne lui donne pas un droit de rétention sur ce fret, mais seulement un droit de préférence sur les autres créanciers qui n'ont pas de droit préférable au sien. Néanmoins, comme la loi présume en faute (art. 400 Code de commerce) le capitaine qui ne consigne pas la cargaison dans son état primitif, lorsqu'il ne prouve pas que l'avarie est provenue d'un cas fortuit ou d'une force majeure, et qu'on doit, par suite, en l'absence de cette preuve, contraindre le capitaine à l'exécution de son obligation, le réceptionnaire peut refuser le paiement du fret et être autorisé à le déposer dans un établissement public, jusqu'à ce que l'avarie, dont a souffert la cargaison, ait été réglée.— Eli Knowlton c. Société Italo-Américaine pour le pétrole. — Gênes, 16 mai 1893, IX, p. 79.

345. *Paiement du fret et des surestaries. Délivrance de la cargaison. Perte du gage. Privilège. Délai de quinzaine.* — Le capitaine perd tout droit de gage sur la cargaison pour le paiement du fret et des surestaries par la délivrance qu'il en fait aux différents réceptionnaires, la possession étant une condition essentielle pour prétendre à un droit réel de gage. Il ne subsiste plus, en pareille hypothèse, pour le capitaine, que le privilège établi par les articles 671, 672 du Code de commerce sur les marchandises pendant la quinzaine à compter du débarquement, à la condition que la marchandise n'ait pas passé en mains tierces. Mais, ce droit ne vise que les frais de transport et de déchargement, et non les sures-

taries. Aussi, le capitaine est sans droit pour faire séquestrer les marchandises débarquées volontairement pour compte des chargeurs, afin d'obtenir paiement des surestaries. — Nubb Rougier et Cie c. Ernest Maho et Cie. — Gênes, 4 février 1888, IV, p. 97.

346. Norvège. — *Paiement. Droit de rétention. Omission. Déchéance.* — C'est l'usage que l'armement, s'il n'use pas du droit que lui accorde l'art. 68 de la loi maritime, de retenir la cargaison pour le fret dû, est déchu de tout recours contre l'affréteur, à moins qu'il ne puisse prouver que le capitaine avait des motifs suffisants pour omettre d'user de son droit de rétention. — Larsen c. Borreserc. — Christiania, 31 janvier 1889, VI, p. 495.

347. *Fret de distance. Omission. Naufrage. Action contre l'assureur. Fin de non-recevoir. Absence de déchéance.* — Le capitaine qui, en cas de naufrage, omet d'exiger le fret de distance des propriétaires de la cargaison, est, en principe, déchu du droit de réclamer à l'assureur une indemnité pour la perte du fret. Mais, s'il est établi que, d'après les circonstances, il n'a commis aucune faute en n'exigeant pas le fret de distance, et que sa conduite lui a été conseillée par des personnes sérieuses du lieu où le navire a fait naufrage, il peut agir contre l'assureur. — Christiania, 15 février 1894, X, p. 804.

348. Portugal. — *Livraison sans exiger le paiement. Recours contre l'affréteur. Conditions.* — Le capitaine qui a déchargé les marchandises, sans se faire payer le fret, les avaries ou autres frais, ou sans employer les précautions usitées dans le lieu de la décharge, perd son droit contre l'affréteur ou le chargeur, si celui-ci prouve qu'il a tenu compte du montant au réceptionnaire, ou qu'il ne pourrait se le faire rembourser par suite de la faillite de ce dernier. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

349. Tunisie. — *Chargement. Quantité insuffisante. Fret. Diminution proportionnelle.* — Le fait par le capitaine d'embarquer une quantité de marchandises, moindre que celle qu'il peut réellement prendre doit entraîner pour lui une diminution proportionnelle sur le fret. — Cap. Tricac c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

Section 7

Des rapports du capitaine avec la douane.

350. France. — *Déclaration en douane. Capitaine. Mandat spécial.* — Quand un transporteur accepte du réceptionnaire de la marchandise, moyennant une rémunération, quelque minime qu'elle soit, le mandat de faire la déclaration en douane, il doit veiller scrupuleusement à l'accomplissement des formalités dont il se charge. Si ledit transporteur n'exécute pas son mandat avec une rigueur suffisante, notamment s'il se fie trop facilement aux renseignements que lui donne le réceptionnaire, et se laisse aller ainsi à faire une déclaration dolosive, il ne peut faire retomber la responsabilité de l'amende, qu'il encourt de ce chef, sur les propriétaires de la marchandise qui ne lui ont rien commandé ; il ne peut, à plus forte raison, leur réclamer à ce propos des dommages-intérêts. — Burnett et sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

351. *Douane. Menace de saisie. Caution. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — La douane n'encourt aucuns dommages-intérêts pour avoir contraint le capitaine à fournir caution en vue d'empêcher la saisie des marchandises et la rétention du navire, encore bien que ses prétentions n'aient pas été reconnues fondées par justice. — Cap. Tyndale c. Douane. — Hâvre, 8 mai 1893, IX, p. 239.

352. *Marchandises prohibées. Omission au manifeste. Responsabilité. Révélation à la douane du propriétaire desdites marchandises.* — L'omission, sur le manifeste, de marchandises prohibées, constitue la contravention prévue et punie par l'article 1er, titre V, de la loi du 22 août 1791 et par l'article 10, titre II de la loi du 4 germinal, an II. Elle ne saurait constituer le délit visé par l'article 1er de la loi du 2 juin 1875 ; cette dernière loi ne prévoit que le délit d'importation sans déclaration, par bureaux de terre ou de mer, de marchandises prohibées, et ne porte

aucune atteinte au régime spécial des manifestes.— Cap. Camugli c. Administration des douanes. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

353. *Marchandises prohibées. Omission au manifeste. Contravention. Juge de paix. Compétence. Confiscation du navire et des marchandises. Amende. Condamnation solidaire du capitaine et du chargeur.* — En conséquence, le juge de paix est compétent pour connaître de la poursuite dirigée contre le capitaine d'un navire à bord duquel la douane a trouvé des marchandises prohibées non portées au manifeste, et pour prononcer, soit la confiscation du navire et desdites marchandises, soit la condamnation solidaire du capitaine et du propriétaire des marchandises prohibées à une amende de 500 fr. — Cap. Camugli c. Administration des Douanes. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

354. *Manifeste en douane. Déclaration des greniers de blé. Articles distincts. Sacs pour l'arrimage. Article spécial. Blé vidé dans ces sacs. Poids non déclaré. Loi du 4 germinal, an II.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, sous des articles distincts, des greniers de blé d'un poids déterminé, et, sous un dernier article, un certain nombre de sacs à grains, ayant servi pour les besoins de l'arrimage, la douane ne saurait lui reprocher aucune omission, pour n'avoir pas déclaré le blé constaté à l'arrivée dans ces derniers sacs, si, dans l'intérêt de l'arrimage, ils avaient été remplis de blé enlevé aux sacs portés aux autres articles, alors qu'il est démontré, par le pesage des Docks et par les connaissements, que ce blé était compris dans la quantité déjà déclarée. — Cap. Tindale c. la Douane. — Hâvre, 8 mai 1893, IX, p. 239.

355. *Contrà.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, un certain nombre de sacs à grains, que la douane a reconnu à l'arrivée contenir du blé, il a contrevenu à l'article 2, titre II de la loi du 4 germinal, an II, d'après lequel le manifeste doit exprimer non seulement le poids et la nature de la marchandise, mais encore les conditions dans lesquelles elle est importée. Vainement le capitaine alléguerait que le blé contenu dans les sacs est du blé déclaré ; qu'on y a placé dans l'intérêt de l'arrimage, le poids total reconnu n'étant pas supérieur aux chiffres des connaissements. — Douane c. cap. Tindale. — Hâvre, 3 août 1893, IX, p. 203.

356. *Manifeste de sortie. Mentions. Noms des consignataires. Inutilité. Loi française et espagnole. Droits de douane perçus en l'absence de cette indication.* — Ni la législation française, ni la législation espagnole n'imposent aux capitaines de navire de faire figurer sur leur manifeste de sortie le nom des différents consignataires de la cargaison. En conséquence, un expéditeur ne peut exiger du capitaine la restitution des droits de douane que l'on aurait évité de payer, si le nom des destinataires s'était trouvé indiqué sur le manifeste précité. Il en est ainsi, surtout, lorsque le capitaine n'a pas été informé à l'avance de l'intérêt que pouvait avoir l'expéditeur à faire insérer la mention dont s'agit. — Cie des Hauts Fourneaux et Forges de Denain et d'Anzin c. Fisher, Reuwich et Cie.— Dunkerque, 30 août 1887, III, p. 692.

357. Italie. — *Manifeste. Marchandises chargées. Inscription. Bagages des voyageurs. Déclaration verbale.* — Le capitaine est tenu d'inscrire au manifeste du bord à présenter à la douane toutes les marchandises, qui forment l'objet de l'opération commerciale du transport des marchandises, et aussi pour quel but elles ont été consignées, mais non celles que le passager emporte avec lui sur le navire en les déclarant comme bagages ; pour celles-ci, il suffit de la déclaration verbale de ce passager. — Bassi, cap. Mitis et Cozzi c. Douane. — Cassation. Rome, 7 janvier 1893, VIII, p. 610.

Section 8

Recommandation et conduite du navire.

358. *Courtier. Choix. Droit du capitaine.* — En principe, et à défaut de convention contraire, c'est le capitaine qui a le droit de choisir le courtier chargé de la conduite du navire. — Provost c. cap. Porter. — Boulo-

gne-sur-mer, 28 septembre 1886, IV, p. 419.

359. *Courtier. Choix. Clause « le capitaine doit se présenter chez les agents de l'affréteur ».* — Le choix du courtier appartient à l'agent des affréteurs, au cas où il est stipulé dans la charte-partie que le capitaine devra, aussitôt l'arrivée du navire au port de décharge, se présenter chez l'agent des affréteurs, et, suivant les instructions reçues de lui, y déclarer en douane le navire. — Provost c. cap. Porter. — Boulogne-sur-mer, 28 septembre 1886, IV, p. 419.

360. *Courtier. Choix. Emploi d'un autre. Mandat révocable. Indemnité.* — Le capitaine, qui choisit un courtier pour l'entrée de son navire, lui donne un mandat qu'il peut révoquer à sa volonté; mais, s'il révoque ce mandat, il doit au courtier la rétribution des services qu'il a rendus jusqu'à la révocation, et il appartient au tribunal de fixer cette rétribution. — Manjot c. Cornelissen et Languet et Cie. — Nantes, 26 décembre 1890, VI, p. 685.

361. *Courtier. Démarches antérieures à l'arrivée du navire. Choix d'un autre. Peines et soins.* — Des démarches faites par un courtier maritime, dans l'intérêt d'un armateur, avant l'arrivée du navire, n'entraînent pas la promesse de consigner le navire à ce courtier. En conséquence, le capitaine peut, à son arrivée, remettre les papiers à un autre. Le premier ne peut demander le courtage, comme s'il lui avait été promis; il n'a droit qu'à une indemnité pour ses démarches, peines et soins. — Manjot c. Shilling. — Nantes, 2 novembre 1891, VII, p. 603.

362. *Navire consigné aux affréteurs. Choix du courtier par le capitaine. Déchargement. Retard.* — Lorsqu'aux termes de la charte-partie, le navire est consigné aux affréteurs au port de décharge, le capitaine, qui, contrairement à cette clause, a employé un courtier de son choix, doit subir les conséquences du retard occasionné par cette violation du contrat. — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

363. *Conduite du navire. Ordonnance de 1681. Droit d'y procéder.* — Aux termes de l'ordonnance de 1681, « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes »; le capitaine peut donc être son propre conducteur et procéder lui-même à la conduite, qui comprend tous les actes relatifs soit à l'entrée, soit à la sortie, et toutes les démarches à faire auprès des administrations françaises. — Courtiers maritimes de St-Servan c. Choupant. — St-Malo, 13 juin 1889, V, p. 236. — Rennes, 23 juillet 1889, V, p. 344.

364. *Remorqueur. Choix. Engagement de l'armateur envers un autre. Indemnité.* — Le capitaine, qui ne prend pas le remorqueur qu'il sait avoir été arrêté pour lui par l'armateur, et qui en choisit un autre, sans s'assurer que l'entrepreneur de remorquage avec lequel l'armateur avait d'abord traité ne pouvait remplir son engagement, et sans l'avoir mis en demeure de le faire, ne doit pas le prix du remorquage qui n'a pas été opéré. Il ne doit qu'une indemnité qu'il appartient au tribunal de fixer. — Manjot c. Schilling. — Nantes, 2 novembre 1891, VII, p. 603.

365. Belgique. — *Clause d'adresse. Déclaration en douane. Courtiers de l'affréteur. Absence de justification immédiate. Refus de les employer. Dommages-intérêts.* — En l'état d'une clause de la charte-partie, d'après laquelle le capitaine devra s'adresser, pour la déclaration du navire en douane, aux courtiers de l'affréteur, le capitaine ne saurait, sans encourir des dommages-intérêts, refuser le ministère des agents de ces courtiers au port de déchargement, par cela seul qu'ils ne peuvent lui justifier de suite de leur qualité, et s'adresser immédiatement à d'autres courtiers, sans laisser à ces agents le temps de rapporter cette justification. — J.-B. Peeters et Cie c. cap. Johnson. — Anvers, 7 juin 1893, IX, p. 587.

366. Italie. — *Recommandataire du navire. Mandataire de l'armateur. Attributions spéciales.* — Le recommandataire du navire est un mandataire de l'armateur ; il opère dans la sphère de ses attributions, indépendamment du capitaine. Il ne peut donc, d'accord avec le capitaine, couvrir celui-ci vis-à-vis de l'armateur ou du propriétaire du navire. — Miler c.

Pastorino. — Cassation Florence, 2 décembre 1889, V, p. 693.

Section 9

De l'assistance en cours de route.

367. France. — *Rémunération. Contrat en mer. Signature du capitaine. Validité.* — Il n'y a pas lieu d'annuler, pour violence morale, un contrat fait en mer pour l'assistance d'un navire en danger, et signé par le capitaine, le second et le chef mécanicien, lorsqu'il était facile de demander du secours au port voisin par le poste télégraphique du sémaphore, que la vie du capitaine et de l'équipage n'était pas en péril, surtout quand le prix de l'assistance a été longuement débattu et fixé d'un commun accord après rabais. — Cap. Miles c. Cap. Heckscher. — Aix, 3 août 1892, VIII, p. 52.

368. *Absence de péril imminent. Engagements. Validité.* — Il n'y a pas lieu d'annuler, pour défaut de consentement, l'engagement pris en mer par le capitaine envers un autre pour assister son navire, alors que ce navire, en l'espèce un steamer, qui avait perdu son hélice, n'était pas dans un péril imminent et pouvait gagner à la voile le port le plus voisin ou attendre facilement de trouver le lendemain des conditions plus avantageuses. — Cap. Paranque c. cap. Knupel. — Marseille, 22 octobre 1889, V, p. 389.

369. *Contrat. Violence morale. Ratification.* — Le capitaine d'un navire, qui a signé en mer un contrat d'assistance pour une somme fixée à forfait avec le capitaine du navire assistant, ne peut demander la nullité de ce contrat, lorsque, le lendemain, à terre, une fois le sauvetage opéré, il a ratifié le contrat en indiquant la somme convenue, pour le service rendu. — Cap. Heckscher c. Cap. Roy. — Marseille, 21 juillet 1891, VII, p. 162.

370. *Convention de sauvetage. Consentement non libre. Annulation.* — Lorsqu'il est constaté qu'un capitaine n'a souscrit un engagement que contraint et forcé, pour sauver son navire qui, sans cela, aurait été prochainement et fatalement submergé et perdu, la convention intervenue dans de semblables circonstances ne saurait être validée. L'arrêt qui l'annule ne commet pas un excès de pouvoir et ne viole pas les articles 1111 et suivants du Code civil. — Lebret c. Fleischer.— Cassation, 27 avril 1887, III, p. 15.

371. *Contrat. Rédaction en langue étrangère. Violence morale.* — Il y a lieu d'annuler, pour vice de consentement, le contrat d'assistance fait en mer par le capitaine d'un navire échoué qui se trouve dans une situation périlleuse, alors surtout que, d'une part, le navire assistant a posé des conditions *sine quâ non*, et que, d'autre part, le contrat a été rédigé dans une langue inconnue du capitaine ou qui lui est peu familière. — Société de remorquage c. Cap. Spain. — Marseille, 20 juin 1892, VII, p. 705.

372. *Rémunération. Détermination par les tribunaux. Condition.* — Il n'appartient aux tribunaux de déterminer la rémunération due pour assistance ou sauvetage d'un navire que s'il y a contestation entre les capitaines, sur le chiffre de cette rémunération, ou si un tiers intéressé (en l'espèce, la compagnie assureur du navire assisté) vient alléguer une entente frauduleuse des capitaines pour en exagérer le montant. — Association de sauvetage de Londres c. Lescalle. — Alger, 14 juin 1893, IX, p. 496.

373. *Assistance réclamée dans l'intérêt commun. Danger. Avarie commune.* — Doit être classé en avarie commune, comme fait dans l'intérêt commun, le paiement effectué en vertu d'une transaction intervenue entre le capitaine du navire sauvé et les armateurs du navire qui a prêté son assistance, lorsque les conditions ne paraissent pas être exagérées, et qu'à défaut de transaction, une saisie prolongée par les délais de la loi anglaise eût entraîné une perte de temps considérable. — Gordon et Cie c. Savare. — Caen, 30 avril 1890, VI, p. 441.

374. *Faute. Frais. Avarie particulière.* — En admettant que les frais d'assistance puissent être classés en avaries grosses, lorsqu'ils ont été exposés sans délibération préalable des principaux de l'équipage, il faut au moins, pour qu'ils aient ce caractère, que les événements, qui ont rendu l'assistance nécessaire et causé le péril commun, ne procèdent pas de la faute

du capitaine ou du vice du navire. S'il y a faute ou vice propre, les avaries sont toujours des avaries particulières au navire. — Cap. Sheader c. Assureurs. — Caen, 5 décembre 1893, X, p. 25.

375. ANGLETERRE. — *Assistance. Indemnité.* — Quand l'indemnité promise pour un secours en mer n'a rien de trop exagéré et qu'il n'est pas prouvé qu'elle n'ait pas été librement consentie, la convention doit être respectée. — Cie de Navigation à vapeur de Marseille c. Armateurs. — Haute Cour de Justice, 27 février 1891, VII, p. 67.

376. *Indemnité. Répartition.* — Quel que soit le service rendu en mer, c'est la valeur du navire secouru qui doit principalement guider le juge dans l'évaluation de l'indemnité à accorder au sauveteur. L'indemnité est répartie pour les trois quarts à l'armateur et pour un quart au capitaine et à l'équipage.—Trinity Masters, 19 février 1891, VI, p. 712.

377. BELGIQUE. — *Convention relative à l'assistance. Pouvoir inclus dans la conduite du navire.* — Le fait par le capitaine d'accepter assistance, moyennant promesse d'un salaire, ne constitue de sa part qu'un acte d'administration rentrant dans ses pouvoirs généraux relatifs à la conduite du navire.— Georges Doriza c. Cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468.

378. *Promesse d'une rémunération. Contrainte. Appréciation. Circonstances.* — En matière d'assistance maritime, pour apprécier la valeur de l'engagement de l'assisté, il faut, dans chaque espèce, rechercher les circonstances dans lesquelles le consentement du capitaine au paiement d'une indemnité a été obtenu. — Georges Doriza c. Cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468.

379. *Assistance. Convention. Violence morale. Nullité.* — La convention d'assistance est nulle lorsqu'elle est entachée de violence morale. — Société des Remorqueurs belges c. Cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

380. *Compromis. Nécessité d'un mandat spécial. Règlement par arbitres. Excès de pouvoir.* — La convention par laquelle le capitaine d'un navire échoué ou en détresse accepte de laisser régler par arbitres l'indemnité d'assistance est nulle, comme excédant les pouvoirs du capitaine, tant vis-à-vis du navire que vis-à-vis de la cargaison.

381. *Compromis. Nullité. Capitaine. Droit de l'invoquer.* — La nullité d'un pareil compromis peut être invoquée par l'incapable lui-même. — Société des Remorqueurs belges c. Cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

382. DANEMARK. — *Navires appartenant au même armateur. Indemnité.* — Le capitaine du navire sauvé ne peut échapper à la condamnation réclamée contre lui, par ce motif que le navire qui a opéré le sauvetage appartient à la même maison d'armement. — Halten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

383. ITALIE. — *Contrat en pleine mer. Violence morale. Nullité. Conditions.*—Pour que la convention de sauvetage, stipulée en pleine mer, puisse être arguée de nullité, il faut qu'elle soit intervenue sous la pression d'un péril imminent, inévitable, et que le consentement ait été vicié par le défaut de liberté et la crainte. — Crawford c. Cie de Navigation Générale Italienne. — Cassation Turin, 14 janvier 1887, III, p. 374.

SECTION 10

Remboursements et dommages à réclamer de l'affréteur.

384. FRANCE. — *Affrètement. Clause « all in full ». Frais de remorquage de la mer à Rouen.* — S'il est stipulé dans une charte-partie que le navire est affrété à tant la tonne « all in full », cette expression indique un forfait imposant au capitaine l'obligation d'acquitter tous les frais, sauf dérogation expresse, et en particulier les frais de remorquage de la mer à Rouen. — Cap. Nielsen c. Boulet fils. — Rouen, 31 janvier 1890, V, p. 625.

385. *Arrimage sur quai aux risques des réclamateurs. Assurance des marchandises. Réclamateurs. Assurance par polices flottantes antérieures. Remboursement de la prime.* — Le capitaine ou le consignataire du navire, qui a fait assurer les marchandises ainsi arrimées, ne peut exiger le

remboursement de la prime aux réclamateurs, aux risques desquels s'est effectué l'arrimage, alors surtout que les réclamateurs étaient assurés par des polices flottantes antérieures. — Britannic Steam Shipping Cie c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

386. *Avaries. Règlement. Action réelle.* — Le capitaine du navire n'a qu'une action réelle pour le règlement d'une avarie et ne peut avoir aucun recours sur la fortune de terre du chargeur. — Cap. Rambas c. Ciments du Globe. — Marseille, 18 juin 1889, V, p. 242.

387. *Avances pour la cargaison. Absence de réserves sur le connaissement. Protestation. Usages locaux. Destinataire. Remboursement.* — L'absence de réserves sur les connaissements, au sujet de frais avancés par le capitaine au port de charge pour la marchandise, n'enlève pas au capitaine le droit d'exiger des destinataires le remboursement de ces frais, lorsqu'il justifie que c'est malgré lui, comme contraint et forcé, qu'il a signé les connaissements sans y insérer les réserves voulues. Il suffit, dans ce cas, que le capitaine ait fait des protestations suivant les usages admis au port de charge. La responsabilité des destinataires doit exister surtout, quand il est établi qu'ils ont connu les protestations faites par le capitaine avant d'avoir accepté les traites relatives à la marchandise, sauf pour eux le droit de se faire garantir par leurs vendeurs chargés de l'affrètement. — Cap. Andersen c. Bracq frères. — Douai, 5 août 1886, II, p. 400.

388. *Débarquement. Dimanche. Supplément de prix.* — Le capitaine qui consent à décharger un dimanche, sans formuler de réserves à ce sujet, n'est pas fondé à réclamer aux consignataires le supplément de prix qu'il a dû payer aux hommes de l'équipage pour leur travail du dimanche. — Gwentland Steamship. c. Moulins de Corbeil. — Rouen, 29 avril 1891, VII, p. 25.

389. *Marchandises livrables devant le bord. Eparpillement sur le quai. Frais de roulage. Chargeurs. Remboursement.* — Le chargeur de marchandises, qui devaient être livrées devant le bord, est tenu de rembourser au capitaine les frais de roulage que ce dernier a dû faire pour amener devant le bord les marchandises éparpillées sur le quai à des endroits différents. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 21 juillet 1894, X, p. 415.

390. *Marchandises. Saisie en cours de route. Frais et retard. Droit de se rembourser sur la marchandise.* — Lorsque les mesures, qui ont eu pour effet et pour conséquence de retenir un navire dans un port, ont été motivées par la marchandise, le transporteur est en droit de se récupérer sur ladite marchandise des pertes de temps, frais et dépenses qu'elle a occasionnés. — Compagnie Hâvraise c. Mourer. — Rouen, 21 août 1891, VII p. 292.

391. *Port d'ordre. Délai. Retard. Surestaries.* — Lorsqu'une charte-partie stipule qu'un navire touchera à un port pour y prendre des ordres, et accorde à l'affréteur 48 heures pour les donner, et stipule, en outre, un certain nombre de jours de staries au débarquement, ces deux clauses doivent rester indépendantes l'une de l'autre. Spécialement, si l'affréteur a fait attendre plus de 48 heures les ordres qu'il avait à donner, il doit indemniser le capitaine du retard subi de ce chef, sans pouvoir l'imputer sur les staries prévues. De son côté, le capitaine ne saurait exciper de ce retard pour soutenir que son voyage s'est terminé au port où il a touché pour ordres. — Allatini et Cie c. cap. Manidis. — Marseille, 13 janvier 1891, VI, p. 691.

392. *Port d'ordres. Port du continent. Port de la Méditerranée non compris. Supplément de fret.* — Lorsqu'un navire est affrété aux Antilles pour se rendre à Falmouth pour ordres et de là dans un port sûr du continent ou du Royaume-Uni, le mot « continent » ne doit pas être pris dans sa signification géographique, mais interprété dans le sens de port de la côte continale en opposition à ceux de la côte insulaire, ou tout au plus de ports européens de l'Atlantique. En conséquence, si le capitaine reçoit l'ordre de se rendre dans un port de la Méditerranée, il a droit à un supplément de fret. — Hubeau c. Nielsen. — Marseille, 29 octobre 1891, VII, p. 312. — Aix, 2 juin 1892, p. 666.

393. *Remorque en Seine. Frais. Partage entre le navire et la cargaison. Allègement. Tonnage du navire. Tonnage transporté. Usages de Rouen.* — D'après les usages de Rouen, le remorquage des navires, chargés à destination du port de Rouen, est à la charge du navire pour moitié, et de la cargaison pour l'autre moitié, sans qu'en aucun cas, la cargaison ait à payer, pour sa moitié, plus de 1 fr. par tonneau de charge. — Par suite, lorsqu'un capitaine a dû s'alléger d'une partie de sa cargaison au port du Hâvre, il n'est pas fondé à demander au réclamateur que sa contribution aux frais de remorquage porte sur la jauge légale du navire ; il ne peut la réclamer, à raison de 1 fr. par tonneau, que sur le tonnage de la cargaison se trouvant à bord pendant le remorquage. — Pettersen c. Deutsch et ses fils. — Rouen, 28 février 1887, III, p. 185.

394. *Supplément de fret. Voyage de Falmouth à Marseille.* — Le supplément de fret, dû au capitaine pour un voyage de Falmouth à Marseille, doit être fixé à 10 fr. par tonne. — Hubeau c. Nielsen. — Marseille, 29 octobre 1891, et Aix, 2 juin 1892, II, p. 312 et 666.

395. Allemagne. — *Douane. Droits illégalement réclamés. Retard au départ du navire. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsque le départ du navire subit un retard par le fait de la douane, qui réclame sur la marchandise des droits qui ne sont pas dus, le capitaine ne peut demander des surestaries aux affréteurs qui n'ont commis aucune faute en refusant le paiement des droits, même sans réserves, car c'était à lui qu'incombait l'obligation de se procurer les papiers nécessaires pour établir la compositiou du chargement et obtenir l'autorisation de lever l'ancre.— Sule c. Von Borries et Wehrmann.— Trib. sup. hans., 19 février 1886, II, p. 453.

396. *Soins donnés à la cargaison après la perte du navire. Indemnité spéciale.* — D'après les art. 526, 634, même après la perte du navire ou la résiliation du contrat d'affrètement, le capitaine doit, pendant tout le temps que cela est nécessaire, continuer à veiller aux intérêts, tant de l'armateur que des ayants-droits à la cargaison. Or, on ne peut apercevoir en quoi la perte du navire améliorerait la situation du capitaine, au point de vue des indemnités auxquelles ses services lui donneraient le droit de prétendre. Un surcroît d'indemnité lui revient d'autant moins que les obligations, dont il s'agit, ne sont que la conséquence du contrat d'engagement qui subsiste toujours. — Lurman fils et Cie c. Siedenburg, Wendt et Cie — Trib. sup. hans., 12 juillet 1887, III, p. 458.

397. Danemark. — *Clause de déchargement aux frais du destinataire. Transport de la marchandise de la cale au plat-bord et à terre. Frais. Charge des destinataires.* — Lorsqu'il est stipulé à la charte-partie que le déchargement doit se faire aux frais et risques du destinataire, le capitaine a le droit de se faire rembourser les frais nécessaires pour le transport de la marchandise de la cale au plat-bord, ainsi que du plat-bord à terre.— Dampskibsselskabet Neptun c. Aktieselskabet Tuborg Fabrikker. — Soog Handelsret, 10 octobre 1883, II, p. 355.

398. *Fret. Règlement. Délai. Défaut d'argent pour expédier le navire. Retard. Dommages-intérêts.* — Lorsque, par suite du défaut de paiement du fret restant dû, le capitaine n'a pas eu l'argent nécessaire pour expédier son navire en douane, il ne peut réclamer au réceptionnaire de dommages-intérêts pour le retard causé de ce fait au départ du navire. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

CHAPITRE V

Responsabilité du Capitaine

Section 1

Responsabilité à l'égard de l'affréteur et du consignataire

§ 1

De la Responsabilité en général

399. France. — *Fautes. Caractère. Appréciation.* — Le capitaine chargé de la conduite d'un navire, étant responsable de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, s'il appartient à la Cour d'appel de constater souverainement la matérialité du fait reproché audit capitaine, la Cour de cassation a égale-

ment le droit de contrôler l'appréciation juridique des caractères légaux de la faute prétendue. — Devès c. cap. Plomberg. — Cassation, 8 juin 1887, III, p. 145.

400. *Affrètement en travers. Jauge déclarée. Jauge exacte. Portée supposée. Poids moindre embarqué.* — Lorsque le navire a été affrété en travers, le capitaine ne peut être recherché par le consignataire de la cargaison à raison de la portée de son navire en poids lourd, lorsqu'il a déclaré la jauge avant son départ et que cette déclaration a été reconnue exacte par les experts. — Cap. Swain c. Turcat et Gaubert. — Marseille, 28 novembre 1891, VII, p. 317.

401. *Navire. Incendie. Capitaine. Présomption de faute. Preuve contraire.* — En cas d'incendie d'un navire, le capitaine est légalement présumé en faute, à moins qu'il ne prouve que l'incendie doit être attribué à toute autre cause que son imprévoyance et sa négligence. — Fenailles et Despaux c. Sanders. — Bordeaux, 22 février 1893, VIII, p. 654.

402. *Poêle sans pare-étincelles. Défaut de surveillance.* — Constitue une imprudence de la part du capitaine le fait d'avoir laissé un poêle allumé dans sa cabine sans prendre la double précaution : 1° de faire entourer le poêle d'une grille pare-étincelles; 2° de faire surveiller le fonctionnement du poêle au début de la combustion. — Fenailles et Despaux c. Sanders. — Ibid.

403. *Tuyau. Visite. Omission. Faute.* — Est en faute le capitaine qui n'a pas fait visiter avec soin la branche d'un tuyau qui lui était signalé comme défectueux. — Galula c. Philippe. — Aix, 22 janvier 1891, VI, p. 666.

404. *Affrètement. Chargement de bois. Chargeurs. Offre d'un excédent. Frais d'allèges.* — Le capitaine ne saurait être responsable des frais supplémentaires payés par les chargeurs, alors que ces frais ont été occasionnés par une faute qui lui est étrangère. — Spécialement, si un navire a été affrété pour prendre un chargement de bois et que les chargeurs offrent au capitaine une plus grande quantité de bois qu'il n'est obligé d'en recevoir d'après la charte-partie, en tenant compte de la tolérance d'usage, les frais d'allèges occasionnés par le non-chargement de l'excédent doivent être supportés par eux exclusivement. — Camentron c. Tschusoff et Sapetof et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

405. *Affrètement. Délai de staries. Expiration. Droit de mettre à la voile. Fret sur le vide. Condition. Simple protestation.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec stipulation d'un certain délai de staries, passé lequel le capitaine aura le droit de mettre à la voile et, après avoir fait constater le vide, de le faire payer comme plein, sauf calcul du déchet normal de route, l'armateur, qui reçoit l'ordre de mettre à la voile avant le chargement complet du navire, n'a, pour s'assurer l'exercice du droit que la convention lui réserve, qu'à protester purement et simplement en mains de l'agent de l'affréteur, et sa protestation, en dehors de toute forme sacramentelle, a la même force que si elle était faite par un officier public. Et il ne suffirait pas, pour faire tomber cette protestation et annuler ses effets, que l'agent des affréteurs se bornât à répondre, en la recevant, qu'il n'a point contrôlé le vide et qu'il fait des réserves. — Cap. Aste c. Mante frères et Borelli de Régis aîné. — Marseille, 12 juillet 1894, X, p. 261.

406. *Certificat. Langue étrangère. Signature du capitaine. Force majeure. Engagement pris en connaissance de cause. Validité.* — Un certificat écrit dans une langue étrangère et signé par lui est opposable au capitaine, s'il résulte des circonstances qu'il ne s'est pas mépris sur la portée des engagements qu'il contractait. — Bertolotto c. C. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

407. *Charbon. Insuffisance.* — Le capitaine qui n'embarque pas une suffisante quantité de charbon commet une faute qui engage sa responsabilité vis-à-vis des chargeurs. — Cap. Murray et Woods c. Verminck et autres. — Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

408. *Charbon. Insuffisance. Baraterie. Assureurs.* — Le fait, par le capitaine, de n'avoir pas embarqué du charbon en quantité suffisante constitue une baraterie à la charge des assureurs. — Mante et Borelli c. Assureurs. — Marseille, 12 décembre 1892, VIII, p. 369.

409. *Charbon. Approvisionnement.*

Quantité double. — Le capitaine est réputé ne pas avoir un approvisionnement de charbon suffisant, lorsqu'il n'en a pas une quantité double de celle qui doit se consommer dans une navigation normale. — Cap. Beasley c. Bendit, Limburger et autres. — Marseille, 29 avril 1891, VI, p. 695.

410. *Charbon. Approvisionnement double. Obligation non absolue. Nécessité. Calcul de l'approvisionnement. Prévisions nécessaires. Inobservation. Objets sacrifiés.* — L'obligation pour le capitaine d'avoir un approvisionnement de charbon double de la quantité nécessaire n'est pas une règle absolue, et il suffit, conformément au règlement d'York et d'Anvers, de lui en imposer une ample provision, surtout s'il s'agit d'un navire et d'un capitaine anglais. — On ne doit pas considérer comme une ample provision l'approvisionnement calculé d'après la longueur de la route mathématiquement directe, en y ajoutant un dixième, lorsque le capitaine, connaissant la route à faire pour l'avoir déjà parcourue et se trouvant à même d'apprécier les difficultés devant résulter des courants, de la résistance du vent et de la mer, devait prévoir pour le retour une traversée plus longue que pour l'aller. En conséquence, le capitaine qui n'a pas fait une provision de charbon largement suffisante pour les besoins probables de la traversée doit être tenu pour fautif et irrecevable à demander l'admission en avaries communes des objets sacrifiés comme combustible, à moins qu'il n'établisse que son approvisionnement ne s'est trouvé insuffisant que par suite d'un événement de force majeure impossible à prévoir. — Cap. Beasley c. Schlœsing frères et Schmitt. — Aix, 23 mars 1893, IX, p. 181.

411. *Charbon. Insuffisance. Avarie commune. Non-lieu.* — Le capitaine d'un navire commet une faute lorsqu'il ne se munit pas d'un approvisionnement ample de charbon pour faire une traversée, surtout lorsqu'il doit s'attendre à rencontrer des vents contraires et du mauvais temps, et cette faute l'empêche de demander l'admission en avaries communes des objets sacrifiés comme combustible. — Verminck c. cap. Murray; — Marseille, 10 décembre 1894, VII, p. 321. — Cyp. Fabre c. Knott; — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

412. *Combustible. Manquant. Prévisions normales. Consommation d'objets de bord et de la cargaison. Fortune de mer. Avarie commune.* — Lorsque les événements de la navigation ont occasionné une consommation de combustible supérieure aux prévisions normales, et que, quoique les affréteurs eussent fourni la quantité de charbon réputée suffisante, le capitaine, craignant de manquer de charbon, a dû brûler un mélange de combustible et d'autres objets de bord ou de la cargaison, il n'y a faute, ni de la part des affréteurs, ni de celle du capitaine, et les dommages en résultant ne peuvent que donner lieu à un règlement d'avarie commune. — Caillol et Saint-Pierre c. Somme et Watpie et cap. Simonsen. — Marseille, 2 mai 1888, IV, p. 78.

413. *Marchandise avariée. Action contre le capitaine et l'assureur. Action unique. Même tribunal compétent.* — Le réceptionnaire d'une marchandise avariée a le droit de citer devant le même tribunal le capitaine et l'assureur, tous deux éventuellement responsables de l'avarie. L'assureur domicilié sur une autre place que le port d'arrivée ne peut exciper de ce qu'il est tenu de l'avarie par d'autres causes que le capitaine pour demander son renvoi devant ses juges naturels. — Molinari et Cie, Vaïsse et Cie c. cap. Scott et Union Marine Insurance. — Marseille, 25 juillet 1888, IV, p. 437.

414. *Marchandise mise sur allège. Police flottante des propriétaires. Non-remise des pièces. Assureurs. Fins de non-recevoir. Responsabilité.* — Quand les marchandises mises sur allège sont assurées en vertu d'une police flottante des propriétaires du transport-allège, le capitaine est en faute de n'avoir pas mis les réclamateurs à même de faire valoir leurs droits contre les assureurs, en refusant de remettre entre leurs mains les titres et pièces nécessaires à cet effet; sa responsabilité sera donc engagée, si des fins de non-recevoir ou déchéances pour retard sont opposées par lesdits assureurs aux réclamateurs. — Génestal et Delzons c. Hughson. — Rouen, 19 novembre 1883, IV, p. 633.

415 *Retard. Force majeure. Vente. Responsabilité.* — Le capitaine ne peut pas invoquer la force majeure pour s'exonérer des conséquences dommageables d'un retard, lorsque c'est à raison de sa faute que s'est produit le cas fortuit dont il se prévaut. — Castel-Sames c. Yruretagoyéna. — Bordeaux, 3 août 1891, VII, p. 426.

416. *Retard à livrer. Caution fournie par l'agent des armateurs. Clause d'exonération. Armateurs. Reprise de la garantie. Absence de droit.* — La caution donnée au destinataire par l'agent des armateurs, en garantie des frais et dommages-intérêts à réclamer en raison du retard éprouvé dans la réception, s'applique, à moins de stipulations contraires, aux fautes personnelles du capitaine. En conséquence, lorsque le capitaine a été déclaré responsable des retards, les armateurs exonérés par une clause du connaissement n'ont pas le droit de reprendre la garantie donnée par leurs agents. — Génestal et Delzons c. Cie Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 147.

417. ALLEMAGNE. — *Voie d'eau. Force majeure non prouvée. Vice propre du navire.* — Lorsqu'une embarcation chargée de marchandises craignant l'humidité a subi une voie d'eau, suite de heurts contre un navire, occasionnés dans un fleuve par le passage des vapeurs, il n'y a pas là une force majeure, mais, au contraire, un événement normal qui démontre le vice propre de l'embarcation. — Cap. Henry Klaus c. Robert Karr. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

418. ANGLETERRE. — *Obligations. Loi applicable. Loi du pavillon.* — En principe, c'est la loi du pavillon seule qui doit servir à vérifier si le capitaine a fait tout ce qu'il devait faire. — Strel brothers et Cie c. Schiff. — Cour sup. de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 90.

419. *Echouement. Cartes défectueuses à bord. Faute de navigation.* — Le capitaine dont les connaissements portent qu'il n'est pas responsable des périls de la mer, mais bien des fautes de navigation, doit supporter la perte de la cargaison, quand son navire s'est échoué sur un récif qui n'était pas indiqué sur sa carte, mais qui figurait dans des cartes plus récentes et plus complètes. Le fait d'avoir à bord des cartes défectueuses constitue une faute de navigation. — Neama Cie c. Macdonald. — Haute-Cour de justice, 21 novembre 1887, III, p. 746.

420. *Retard. Droit de transborder. Abordage. Interruption du voyage. Capitaine. Avis au courtier.* — Quand la charte-partie stipule, qu'en cas de retard de plus de 72 heures, l'armateur doit donner à l'affréteur la faculté de transborder immédiatement la cargaison par un autre vapeur, le capitaine, dont le voyage est interrompu par un abordage, doit aussitôt avertir son affréteur. Et cet avis est valablement donné au courtier qui a conclu l'affrètement. — Olcina et Cie c. Meling. — Cour sup. de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

421. *Writ signifié par télégraphe. Départ du navire. Faute.* — Une opposition à la sortie d'un navire, signifiée télégraphiquement par la Cour d'Amirauté, lie le capitaine et le rend coupable d'une faute, s'il sort au mépris de cette signification. — Haute-Cour de justice, 1er mai 1885, I, p. 168.

422. BELGIQUE. — *Faute du capitaine. Avarie. Classement en avarie commune.* — Les questions de responsabilité pour les fautes du capitaine sont indépendantes de la classification et du règlement des avaries, et leur examen reste soumis aux tribunaux ordinaires. Un dommage classé en avarie commune par les dispacheurs peut être mis à la charge du capitaine, si l'avarie commune a été la conséquence d'une faute du capitaine. — Collin-Van Hal et A. et E. Davidis c. cap. Young et cap. Howe. — Anvers, 26 mars 1887, III, p. 87.

423. *Fortune de mer. Conséquences. Absence de faute. Irresponsabilité.* — Les conséquences de faits qui doivent être considérés comme fortune de mer, étant dus à une succession de circonstances contraires, ne peuvent être mises à charge d'un capitaine, si, d'ailleurs, celui-ci a pris les précautions normales en vue de terminer heureusement son voyage, ou que l'absence de l'une ou l'autre de ces précautions a été sans influence sur les conséquences de l'accident. — Van der Tœlen et consorts c. cap. Cadogan. — Anvers, 22 mars 1893, IX, p. 259.

424. *Affrètement d'un navire en cours de route. Mise en charge. Epoque non stipulée. Obligation de se rendre au port de charge avec célérité.* — Lorsque l'affrètement a pour objet la mise d'un navire, encore en cours de voyage, à la disposition de l'affréteur, sans date stipulée, le capitaine doit se rendre au port de chargement avec toute la célérité possible. Si, par sa faute, il retarde son arrivée en ce port, en allongeant sans nécessité la route qu'il doit faire pour y arriver, il est responsable du tort qu'il cause ainsi à l'affréteur. Il en est notamment ainsi lorsque les armateurs ont frété un navire, alors en cours de route vers l'Australie pour un voyage de la Nouvelle-Calédonie en Europe. Il est défendu au capitaine de faire un voyage intermédiaire après son déchargement en Australie. — Anvers, 18 février 1890, V, p. 691.

425. *Art. 1184. Faute initiale. Inapplication.* — Le bénéfice de la disposition finale de l'art. 1184 du C. civil ne peut être accordé au capitaine ayant commis une faute initiale ; si l'on accordait un délai, il aurait pour résultat indirect, contrairement à l'équité, de faire supporter par les destinataires le préjudice, s'il existe. — Cap. Griffiths c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

426. *Retard. Clause stipulant l'option entre l'annulation ou le maintien. Validité. Application.* — Il n'est pas interdit de déroger, par une stipulation conventionnelle, à l'art. 1147 du Code civil, aux termes duquel le retard dans l'exécution d'une obligation donne lieu à des dommages-intérêts. Les parties peuvent stipuler qu'en cas de retard, elles pourront annuler ou maintenir une convention. — Tas et Cie contre cap. Marshall. — Anvers, 5 mai 1885, I, p. 249.

427. *Retard dans l'arrivée. Navigation normale. Appréciation.* — Il faut laisser au batelier une certaine latitude dans l'appréciation des circonstances de la navigation qui peuvent nuire tant au bateau qu'au chargement, l'intérêt d'arriver à destination et d'avoir son bateau libre le plus vite possible poussant suffisamment le batelier à ne pas perdre de temps en cours de route. — Anvers, 25 septembre 1890, VI, p. 325.

428. *Innavigabilité. Réparations insuffisantes. Vice propre.* — Le défaut ou l'insuffisance d'une réparation nécessaire pour mettre un vaisseau en bon état de navigabilité est un vice propre qui engage la responsabilité du capitaine. — Weberweg c. Collin-Vander Borght et consorts. — Bruxelles, 24 décembre 1887, III, p. 617.

429. *Marchandises dangereuses. « Bleaching powder ».* — L'expression « bleaching powder » signifie exactement *chlorure de chaux*, dans le langage usuel et commercial anglais. Il n'est pas essentiel d'employer « chorid of lime », qui est plutôt scientifique. La clause du connaissement comminant la responsabilité des chargeurs, en ce qui concerne les dommages causés par des marchandises de nature dangereuse embarquées sans accord préalable, se trouve sans application, lorsque, d'accord commun, des documents réguliers ont été délivrés pour de pareils objets désignés sous le nom qui leur convient. — Anvers, 12 décembre 1891, VII, p. 338.

430. *Mauvais état du navire survenu avant le départ, mais après sa mise à la disposition du chargeur. Capitaine responsable.* — Lorsqu'il est dit, dans un contrat d'affrètement, que le remorqueur est pour compte du négociant, le bateau affrété doit être considéré comme moyen de transport, et ce dès sa mise à la disposition de celui qui le loue. La circonstance qu'un accident provenant du mauvais état du bateau est survenu avant le transport serait donc sans influence sur la responsabilité du fréteur. — Lamot c. Ziemer et Cie. — Bruxelles, 16 novembre 1887, III, p. 613.

431. *Transport à destination. Autorisation de transborder.* — L'exécution d'une obligation ne pouvant être divisée entre débiteur et créancier, le capitaine de navire a, conformément à l'article 30 de la loi du 21 août 1879, l'obligation de transporter jusqu'à leurs ports de destination toutes les marchandises qu'il a embarquées, à moins qu'une clause du connaissement ne l'autorise à transborder ou qu'il justifie d'un cas fortuit ou de force majeure. — Cap. Griffiths c. Van Beylen

et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

432. *Transport sans clause de glaces. Obligation de se rendre à destination.* — Le capitaine qui s'est engagé à faire un transport, sans clause de glaces, a l'obligation, si les glaces l'empêchent de se rendre au port de destination, d'attendre avec son chargement et de s'y rendre le plus tôt possible. Il ne peut débarquer son chargement ailleurs, soit que les glaces l'empêchent d'arriver au port de destination, soit qu'elles le forcent à partir de ce port avant qu'il ait eu le temps de débarquer. — Société Cokerill c. cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1890, VI, p. 82.

433. *Affrètement. Clause « Ship lost or not lost ». Innavigabilité. Remplacement.* — On ne saurait admettre que la clause *Ship lost or not lost* constitue une dérogation au principe, consacré par l'article 84 de la loi maritime, qui impose au capitaine l'obligation, lorsque pendant le voyage le navire est devenu innavigable, d'en affréter un autre pour le transport des marchandises au port de destination. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Langwill et Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 124.

434. *Echouement. Force majeure. Preuve.* — S'il est vrai que le capitaine est, en principe, responsable d'un échouement, il en est autrement lorsqu'il est suffisamment établi que ce sinistre est le résultat de circonstances de force majeure. — Davidis et Van Hal c. cap. Howe. — Bruxelles, 18 juillet 1887, III, p. 337.

435. DANEMARK. — *Equipage. Insuffisance.* — Le capitaine est responsable de l'insuffisance de son équipage. — Copenhague, 27 octobre 1886, IV, p. 327.

436. *Clause pénale « montant estimé du fret ». Inexécution complète. Faute légère.* — La disposition de la charte-partie que « la peine pour l'inexécution de cette convention est fixée au montant du fret » ne doit s'entendre que de l'inexécution complète de la charte-partie ou d'une faute équivalente, mais n'est point applicable dans le cas où le capitaine a négligé de remplir l'obligation que lui imposait la charte-partie d'annoncer par télégramme que le navire avait quitté son dernier port de déchargement et de prévenir de son arrivée au lieu de chargement fixé par la charte-partie. — Lund c. cap. Clemmensen. — Copenhague, 27 août 1890, VII, p. 595.

437. EGYPTE. — *Engagement pour plusieurs voyages. Chargement de retour. Retard au second voyage. Droit de remplacement.* — Le capitaine engagé pour divers voyages, qui, après avoir livré le premier chargement, et alors qu'il avait à peine le temps de retourner au lieu de charge pour s'y trouver à l'époque convenue pour le second chargement, va prendre ailleurs un chargement de retour, le fait à ses risques et périls et est responsable du retard ainsi produit dans le second chargement, ce retard constituant une violation manifeste de l'une des clauses du contrat, alors surtout qu'aux termes de la charte-partie, le fréteur s'est réservé la faculté, en cas d'empêchement du navire, d'y substituer un autre navire, et qu'il n'a pas fait cette substitution. En pareil cas, d'après les usages du commerce et de la place, l'affréteur a droit à une indemnité pour le retard dans le chargement, sans avoir à justifier d'autre chose que du retard lui-même, et, si l'indemnité due à l'affréteur n'a pas été réglée par la charte-partie, elle doit être établie par le juge. — Giovani Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, IX, p. 271.

438. GRÈCE. — *Clause exonérant le capitaine de ses fautes. Validité sauf le cas de dol ou de fraude.* — Les parties peuvent stipuler que le capitaine sera exonéré de toute espèce de faute pendant le voyage l'exonération du dol ou de la *culpa lata*, qui est assimilée au dol, étant seule exclue par la loi. — Barbaresso frères c. Cie Florio-Rubatino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 493.

439. ITALIE. — *Risques maritimes invoqués par le capitaine. Preuve. Présomption.* — La preuve de risques maritimes n'est pas soumise à des formes expresses, mais peut résulter de simples présomptions. — Barbaroux c. cap. X. — Cass. Turin 19 avril 1887, III, p. 372.

440. *Ordonnance sanitaire. Fermeture d'un port. Entreprise du voyage. Faute.* — Est en faute le capitaine qui entreprend un voyage pour

une destination qu'il sait que son navire ne pourra pas atteindre, les ports de cette région étant fermés pour raisons sanitaires. — Parme, 19 juin 1888, IV, p. 581.

§ 2

Responsabilité résultant des actes du capitaine en cours de voyage.

441. France. — *Affrètement à Philadelphie. Glaces dans la rivière. Danger prévu. Départ.* — Le capitaine ne peut être considéré comme en faute pour avoir affronté un danger de navigation qui, vu les conditions de temps et de lieu dans lesquelles a été conclu l'affrètement, devait y être naturellement prévu. Spécialement, on ne peut lui reprocher d'avoir quitté le port de Philadelphie, malgré les glaces charriées par la rivière Delaware, quand tel est l'état de ce cours d'eau pendant tout l'hiver et que la navigation s'y opère néanmoins comme d'habitude.— Cap. Barrett c. Trystam et Cie. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 716.

442. *Affrètement. Navire d'un chargement minimum. Cargaison inférieure. Navigabilité compromise. Marchandises. Vente en cours de route. Manquant sur le poids du connaissement. Clause d'exonération du déficit en poids.*—Lorsque le capitaine s'est engagé, par le contrat d'affrètement, à fournir un navire d'un chargement minimum, et que le poids pris en charge, quoique n'ayant pas même atteint ce minimum, a compromis la sécurité et la navigabilité du navire au point de rendre nécessaire le débarquement en cours de route et la vente d'une partie de la cargaison, le capitaine doit supporter seul les conséquences d'une pareille vente, comme suites d'une faute à lui personnelle. Il doit donc tenir compte aux affréteurs de la quantité ainsi vendue, et cela non sur le pied de cette vente, mais sur celui du prix de la marchandise par eux déboursé. Le capitaine leur doit compte aussi du manquant constaté sur le poids du connaissement, même en l'état d'une clause l'exonérant du déficit en poids, dans le cas où il délivre tout ce qui a été pris à bord, car cette clause ne saurait s'appliquer à l'hypothèse spéciale d'un manquant qui ne peut être attribué qu'à sa faute. — Société commerciale c. cap. Fretwurst. — Marseille, 31 octobre 1893, IX, p. 544.

443. *Affrètement pour aller et retour. Port de destination du voyage d'aller. Mise à la disposition de l'agent des affréteurs. Nullité.* — Est nul et de nul effet l'accord par lequel un capitaine, parvenu au lieu où il doit débarquer le chargement d'aller et prendre celui de retour, s'engage à rester à la disposition de l'agent des affréteurs tant qu'il plaira à ces derniers, le cours des surestaries étant indéfiniment suspendu, et à n'être payé de son fret que sur ce qu'il plaira à cet agent d'embarquer comme chargement de retour. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 mars 1894, X, p. 449.

444. *Affrètement. Port de destination. Port de Rouen. Frais de relâche et d'allègement au Hâvre.* — Le capitaine qui accepte de transporter une cargaison dans un port déterminé, est censé connaître tous les obstacles résultant de la situation de ce port, et il ne peut faire retomber sur les affréteurs les dépenses que ces obstacles lui ont occasionnées. Notamment, le capitaine, qui a accepté de transporter une cargaison à Rouen, ne peut réclamer aux affréteurs les frais de l'allégement auquel il a dû procéder au Hâvre pour franchir l'embouchure de la Seine. Il en est ainsi surtout lorsque ce capitaine n'a consenti à se rendre à Rouen qu'après avoir exigé un fret spécial et relativement élevé. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 6 juillet 1887, III, p. 285; 7 mai 1888, IV, p. 245.

445. *Affrètement. Clause d'allègement aux frais du destinataire. Port de Rouen. Estuaire de la Seine.* — Pour faire retomber sur les affréteurs les frais d'allège, le capitaine ne peut se prévaloir de la clause de la charte-partie stipulant que, «si des frais d'allège sont nécessaires pour entrer dans le port de décharge, ils seront supportés par le réceptionnaire »; cette clause n'est, en effet, applicable qu'aux frais d'allège qui seraient faits à l'entrée du port de déchargement. Spécialement, on ne saurait considérer l'embouchure de la Seine comme l'entrée du port de Rouen, laquelle se trouve à la limite même de Rouen, en face des prairies de Ba-

paume. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Ibid.

446. *Chargement à prendre dans un ou plusieurs ports. Fret proportionnel. Capitaine. Interversion géographique. Double escale. Surestaries. Non-lieu. Charbon. Consommation supplémentaire.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu aux plus rapprochés, pour revenir finalement compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'armateur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après le contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. En conséquence, il ne saurait réclamer de surestaries ni d'indemnité pour consommation supplémentaire de charbon occasionnée par le déroutement du navire. — Taconet c. Duménil-Leblé. — Rouen, 23 juin 1893, IX, p. 199.

447. *Chargements à prendre dans différents ports. Echouement. Obligation pour le capitaine de radouber le navire ou d'en fournir un autre.* — Lorsque, par une charte-partie, le capitaine d'un navire a pris l'engagement de charger des marchandises dans trois ports différents, et qu'après le chargement effectué dans les deux premiers ports, il survient, par force majeure, une avarie qui nécessite des réparations, le capitaine n'est pas affranchi de l'obligation de prendre le complément du chargement dans le troisième port désigné, s'il ne justifie pas, d'une part, de l'impossibilité absolue de faire au navire les réparations complètes pour le remettre en état de recevoir les marchandises restant à charger, et, d'autre part, de l'impossibilité de trouver un autre navire, soit dans le troisième port désigné, soit dans les ports environnants, pour prendre les marchandises qu'il ne peut charger sur le sien (art. 196 Code de commerce). Le capitaine ne peut dégager sa responsabilité, sous prétexte que l'obligation de se procurer un navire incombe aux chargeurs, qui ne sont pas indiqués dans la charte-partie comme les commissionnaires de l'affréteur, mais uniquement comme expéditeurs. — Docagne et Cie c. cap. Pettersonn.— Caen, 19 janvier 1888, IV, p. 393.

448. *Port de destination indiqué dans la charte-partie. Obligation d'y transporter la marchandise. Variation dans la profondeur d'une barre. Absence de force majeure. Clause d'allège aux frais du destinataire.*— Lorsque, dans une charte-partie, le port de Rouen a été indiqué comme port de destination et de déchargement, le capitaine est obligé de transporter la marchandise jusque dans ce dernier port ; en conséquence, il doit seul supporter les frais de relâche et d'allègement qu'il a faits au Hâvre. Le capitaine, pour se dégager de cette responsabilité, ne saurait invoquer l'abaissement des eaux dans l'estuaire de la Seine ; la variation des profondeurs d'eau à cet endroit ne peut être, en effet, considérée comme un cas de force majeure ; cette variation constitue l'un de ces incidents qui doivent être prévus quand se forme la charte-partie, et le capitaine, en acceptant la dite convention , s'est par cela même obligé à prendre toutes les mesures nécessaires pour se rendre au port de déchargement qui s'y trouve indiqué. Le capitaine ne saurait se prévaloir davantage du mot *allègement* inséré dans la charte-partie ; ce mot ne s'applique qu'au cas où , l'eau manquant dans le port de Rouen, il y aurait lieu d'avoir recours à des allèges pour arriver à quai. — Cap. Olsen c. Deutsh et ses fils. — Rouen, 18 juillet 1887, III, p. 188.

449. *Port de destination. Première marée possible. Allègement aux frais et risques des réclamateurs. Interprétation de ces clauses.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que « les jours de planche commenceront à courir 24 heures après l'arrivée sur rade, et que l'allègement, s'il est nécessaire pour permettre l'entrée au port à la première marée possible, sera aux frais et risques des réclamateurs», on doit entendre par ces mots : *la première marée possible,* celle qui permet au capitaine d'entrer dans le port, sans courir le danger d'échouement et sans recourir à des moyens extraordinaires, en dehors de ceux qu'offre le navire lui-même. Lors donc

qu'il est établi que ces conditions de possibilité se sont présentées à plusieurs marées qui ont suivi l'arrivée du navire sur rade, et que, au lieu de profiter des dites marées, le capitaine a eu recours à un allègement pour pénétrer dans le port, les frais de cet allègement doivent rester à la charge du navire. — Douai, 15 février 1888, III, p. 670.

450. *Port de destination. Blocus officiellement déclaré. Port voisin. Marchandises. Dépôt en transit de douanes. Provisions de bouche. Réquisitions militaires.* — En cas de blocus du port de destination, le capitaine qui se rend dans le port le plus voisin et y dépose les marchandises en transit de douanes, aux termes de son connaissement, ne commet aucune faute. Il n'est pas nécessaire que le blocus ait été établi conformément à la Convention de Paris de 1856 ; il suffit qu'il ait été officiellement déclaré. Si des provisions de bouche ainsi débarquées ont ensuite disparu, il faut attribuer cette disparition soit à leur nature périssable, soit aux réquisitions dont elles ont pu être l'objet. On ne peut faire grief au capitaine de ne les avoir pas réalisées ou de ne les avoir pas ramenées au port de charge, s'il y avait lieu de croire que le blocus serait de courte durée. — Lechartier c. Cie générale Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 632.

451. *Clause portant « liberté de débarquer, rembarquer ou transborder ». Portée. Force majeure. Circonstances imprévues. Marchandise non chargée. Négligence du capitaine.* — Malgré la clause du connaissement portant « liberté de débarquer, rembarquer ou transborder ou expédier les marchandises figurant au présent par tout autre moyen de transport, bâtiment ou bâtiments », le transporteur ne peut valablement offrir en livraison les colis manquants venus ultérieurement par un autre navire, s'il est établi que c'est par une négligence du capitaine que la marchandise n'a pas été chargée. Cette clause ne peut avoir effet qu'en cas de circonstances imprévues ayant forcé le capitaine en cours de voyage de décharger la marchandise sans pouvoir la recharger, mais elle ne peut lui conférer le droit de décharger et transborder suivant son bon plaisir. — Lemierre c. Nicole. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

452. *Clause autorisant toute escale.* — La clause d'un connaissement portant que le capitaine aura droit de faire toutes escales, même rétrogrades, permet à l'armateur d'arrêter son navire dans tel port qu'il lui plaira, sans que les chargeurs aient à en chercher les causes. — Vve Laidain c. Bossut-Plichon. — Poitiers, 17 novembre 1890, VI, p. 417.

453. *Clause autorisant les variations de route. Voyage de Valence à Bordeaux. Escale à Rouen.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à varier de route lui donne bien le pouvoir de faire subir à sa route certaines déviations, mais elle ne lui laisse pas la faculté de changer le voyage, qui est déterminé par le port de départ et le port de destination. Spécialement, doit être considérée, non comme une déviation de route, mais comme un changement de voyage le fait par le capitaine de conduire son navire à Rouen dans un voyage de Valence à Bordeaux. — Castel James c. Yruretagoyena. — Bordeaux, 3 août 1891, VII, p. 426.

454. *Clause de déroutement. Mesures sanitaires. Suppression d'échelle.* — Doit être déclarée responsable la compagnie de navigation qui, ayant chargé à Bassorah des laines qui devaient être livrées à Marseille, après transbordement à Port-Saïd ou à Alger, a transporté directement ces laines à Londres où elle les a débarquées, puis mises à bord d'un autre vapeur qui les a apportées à Alger, d'où elles sont ensuite parvenues à leur destinataire, à Marseille, par un autre navire appartenant à une autre compagnie de transports. Cette responsabilité subsiste, malgré la clause du connaissement qui autorisait des déviations de route, car on ne saurait voir dans le fait précité un simple déroutement du navire. L'appréciation des juges du fond, à cet égard, est d'ailleurs souveraine et échappe au contrôle de la Cour de cassation. Un capitaine ne peut, pour se soustraire à des mesures sanitaires, éviter de toucher à un port où il s'est engagé à déposer des marchandises. L'armateur qui a ratifié, sur ce point, les actes du capitaine, ou tout au moins

qui en a tiré profit, doit être déclaré responsable du préjudice causé au destinataire, malgré la clause qui l'exonère des fautes du capitaine. — British India steam ship navig. Cy c. Homsy et Messageries maritimes. — Cass., 2 juin 1886, II, p. 132.

455. *Déroutement. Fortune de mer. Capitaine. Allégation. Livre de bord. Registre de la machine. Constatations contraires.* — L'allégation du capitaine, qu'il a subi une déviation due à une fortune de mer exceptionnelle, telle qu'un cyclône, tombe en présence des constatations contraires du livre de bord et du registre de la machine. — Cap. Beasley c. Schlœsing frères et Schmitt. — Aix, 23 mars 1893, IX, p. 181.

456. *Difficultés d'accostage. Hasard de navigation. Frais d'allèges.* — Les difficultés d'accostage constituent des hasards de navigation à la charge du navire, et les frais d'allèges qui en résultent ne peuvent être réclamés par le capitaine à l'affréteur. — Dauchez c. Lanoë. — Nantes, 3 septembre 1892, IX, p. 533.

457. *Epidémie. Echelle supprimée. Marchandise réexpédiée d'un autre port. Responsabilité. Quarantaine.* — De ce qu'un port d'échelle, où un capitaine devait débarquer de la marchandise, est déclaré suspect d'épidémie cholérique, il ne s'ensuit pas que le capitaine soit autorisé à supprimer cette échelle. Si donc il transporte la marchandise dans un autre port, d'où elle est réexpédiée à sa destination, il est tenu de l'excédent de frais causé par cette opération et des dommages-intérêts du retard. Ne saurait faire obstacle à cette solution la clause du connaissement mettant les frais de quarantaine à la charge de la marchandise, alors surtout que ce n'est pas dans le port d'échelle, où devait être débarquée la marchandise, qu'une quarantaine aurait pu être imposée, mais bien dans les échelles postérieures. — Mazade et Cie c. Segovia Cuadra et Cie. — Marseille, 9 novembre 1885, I, p. 626.

458. *Epidémie. Port insalubre. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage.* — L'armateur a le droit d'expédier et de faire séjourner son navire dans un port quelconque, même insalubre, et ne répond pas de la mort, survenue à la suite d'une maladie contractée dans ce port par un homme de l'équipage, alors surtout que ce dernier, lors de son engagement, avait connaissance de l'épidémie régnant au lieu de destination. Le capitaine n'engage donc pas sa responsabilité en maintenant dans un port contaminé, pendant le temps strictement nécessité par le déchargement, les hommes indispensables pour cette opération. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs Réunis. — Hâvre, 22 février 1893, VII, p. 675; Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

459. *Epidémie. Port insalubre. Retrait du médecin du bord.* — Il ne l'engage pas davantage en retirant le médecin du bord pour lui faire suivre ailleurs le gros de l'équipage, s'il est constant que cette mesure était nécessitée par les circonstances, et s'il n'est nullement établi qu'elle ait été la cause directe et certaine de la mort de la victime. — Cie des Chargeurs-Réunis c. veuve Garrigue. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17. — *Contrà* : Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675.

460. *Incendie à bord. Force majeure. Preuve à fournir.* — L'incendie en mer ne constitue pas, par lui-même, un cas de force majeure. En conséquence, le capitaine, dont le navire a été incendié, doit établir que la cause de l'incendie n'est imputable ni à lui-même, ni à ceux dont il répond. Cette preuve peut résulter des circonstances de l'incendie. — Hoggarth c. Deutsch. — Bordeaux, 21 juillet 1890, VI, p. 250.

461. *Incendie à bord. Matière explosible. Force majeure. Cause inconnue.* — Le capitaine est responsable de l'incendie survenu à bord de son navire, à moins de prouver, d'une manière quelconque, que l'incendie est, par rapport à lui, le résultat d'un cas fortuit ou de la force majeure; alors même que la cargaison d'un navire se compose de pétrole, le capitaine est responsable de l'explosion qui s'est produite à bord, sans cause connue, et de l'incendie qui s'en est suivi. Il en est ainsi surtout lorsque le capitaine, ayant débarqué son équipage, avait ouvert les panneaux et laissé son navire sans surveillance. — French c. Rose. — Hâvre, 26 avril; Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 48 et 672.

462. *Incendie à bord. Force majeure. Produits du sauvetage. Valeur de la cargaison détruite. Attribution aux réclamateurs.* — En cas d'incendie à bord et de sauvetage d'une partie de la cargaison et de débris du navire, et lorsqu'il n'est pas prouvé que l'incendie est dû à un cas fortuit ou de force majeure, l'armateur, responsable du capitaine, n'est pas fondé à demander que les produits du sauvetage soient répartis entre lui et les propriétaires de la cargaison; ces derniers sont, au contraire, fondés à se faire attribuer la totalité du sauvetage, alors, du moins, que ce produit est inférieur à la valeur de la cargaison détruite. — French c. Rose. — Ibid.

463. *Jet à la mer. Marchandises gâtées et pourries. Art. 230 C. com. Force majeure. Fret intégral dû sur la partie jetée.* — Lorsqu'un capitaine, en cours de route, jette à la mer une partie des marchandises gâtées et pourries, il n'encourt aucune responsabilité, si ce jet a eu pour objet de préserver les autres marchandises embarquées. Il est en droit d'invoquer le cas de force majeure prévu par l'art. 230 du C. com. Le fret intégral est dû sur toute la partie jetée, car ce jet équivaut au retrait de la marchandise par les armateurs eux-mêmes. — Cap. Taylor c. Pauwels et Debacker. — Dunkerque, 15 juin 1888; Douai, 29 octobre 1888, IV, p. 523.

464. *Marchandises. Avarie. Vente aux enchères. Urgence. Consignataires non prévenus.* — Lorsque, à l'arrivée, la marchandise a été subitement envahie par l'eau et que le capitaine l'a fait mettre à quai, il ne commet aucune faute engageant sa responsabilité lorsqu'à la suite de ces opérations, il fait vendre la marchandise aux enchères, même sans y appeler les consignataires, si, d'une part, l'état d'avaries, menaçant de s'aggraver, rendait cette mesure urgente, et si, d'autre part, les opérations de mise en grenier avaient amené dans les diverses parties de marchandises un mélange rendant impossible la reconnaissance par chaque consignataire de ce qui lui revenait. — Dufay et Gigandet c. Assureurs. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

465. *Marchandises. Mise à terre. Pelletage. Urgence. Absence de faute.* — Dans le cas où la cargaison a été subitement envahie par l'eau à l'arrivée, le capitaine ne commet aucune faute lorsqu'il fait immédiatement mettre cette marchandise à quai et fait vider en grenier les sacs qui la contiennent, pour la faire étendre et pelleter. De pareils actes, même faits sans autorisation de justice ou d'experts, et sans y appeler les consignataires, sont réguliers, lorsque, l'accident s'étant produit dans la nuit du samedi au dimanche, il était impossible d'attendre la nomination d'un expert sans courir risque d'une notable aggravation d'avarie. — Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes. — Ibid.

466 *Mesures sanitaires. Passage dans des ports infectés.* — Le capitaine qui n'a pas été admis à débarquer la marchandise au port de destination est en faute quand cette interdiction a pour cause des mesures sanitaires sous le coup desquelles il s'est volontairement placé en touchant à des ports réputés infectés, au regard du port de destination. En conséquence, il doit rembourser au réclamateur tous les frais et fret supplémentaires que la marchandise a dû supporter pour parvenir à destination. — Delory c. Cie Cunard. — Hâvre, 13 avril 1886, II, p. 31.

467. *Relâche forcée. Réparations au navire. Vente du chargement. Porteur du connaissement. Opposition à la vente. Défaut de paiement du fret. Immobilisation de la marchandise.* — Lorsque le capitaine, forcé de relâcher pour radouber le navire, a obtenu de la justice l'autorisation de vendre le chargement pour se couvrir des frais de réparations, le porteur du connaissement qui s'oppose à la vente de la partie saine de ce chargement, sans proposer de régler la portion du fret due à ce jour, conformément à l'article 134 du Code de commerce, et qui exige la continuation du voyage sans en offrir les moyens, ne peut y contraindre le capitaine, qui est en droit de considérer le port de relâche comme port de reste, alors que la valeur totale du chargement doit être vraisemblablement absorbée par les détériorations de la marchandise immobilisée. — Huau c. Visdeloup. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 474.

468. *Relâches sans nécessité. Res-*

ponsabilité du capitaine. Etendue. — En relâchant sans nécessité, le capitaine modifie le voyage et, par suite, le cours des événements de mer auxquels le navire aurait été exposé dans un trajet direct. Il doit donc répondre de toutes les conséquences des relâches qu'il a ainsi faites sans motif légitime ; il doit être déclaré responsable même des avaries dues à un événement qui ne s'est produit que postérieurement à ces relâches. — Cap. Rose c. Vernazza aîné. — Marseille, 9 janvier 1888, III, p. 594.

469. *Transbordement à Pauillac. Fin de voyage. Faculté.* — La faculté accordée au capitaine de transborder à Pauillac des marchandises embarquées pour Bordeaux ne saurait avoir pour conséquence de faire considérer le voyage comme terminé à Pauillac. Cette clause n'a pour but que d'autoriser le capitaine à recourir à des allèges, en cas de nécessité, et aux frais de la cargaison. — Cie Hâvraise-Péninsulaire c. Faure frères. — Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 13.

470. *Transbordement. Cotons. Marchandises laissées à terre.* — Le réclamateur, porteur d'un connaissement à 100 balles de coton, auquel il est délivré au débarquement 23 balles en moins sur cette partie, est en droit d'en demander la valeur au capitaine. Celui-ci ne peut se couvrir de la clause du connaissement, portant que : « au cas où des circonstances imprévues empêcheraient de charger sur le navire, les propriétaires auront la faculté d'embarquer la marchandise sur d'autres navires disponibles », cette clause ne devant avoir d'effet qu'en cas de circonstances imprévues et graves, non alléguées dans l'espèce par le capitaine, et en tout cas ne lui donnant que le droit de laisser toute la cargaison à terre et non de la scinder à son gré. — Reinhart c. cap. Orr. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 562.

471. *Transbordement en cours de route. Mise à terre. Réexpédition rapide.* — La clause, par laquelle le capitaine d'un navire à vapeur se réserve la faculté de transborder la marchandise en cours de voyage, l'autorise à mettre ladite marchandise à terre, le mot *transborder* ne devant pas être pris dans son sens strictement littéral, qui est de faire passer d'un bord à un autre bord ; mais, si la marchandise est mise à terre, le capitaine est tenu de faire diligence pour la réexpédier dans le plus bref délai possible. — Raffineries de Chantenay c. Faure. — Rennes, 19 janvier 1891, VI, p. 659.

472. *Transbordement. Clause de « faire suivre ». Second passage du navire à destination. Retards causés par réexpédition. Capitaine responsable.* — La clause du connaissement, par laquelle le capitaine s'engage seulement à « faire suivre » et se réserve la faculté de transborder sur un autre navire ou d'attendre le second passage du navire transporteur au lieu de destination, exonère le capitaine des retards occasionnés par le transport à une destination différente d'autres marchandises recouvrant les marchandises réclamées. — Géniaux c. Dargenton, Domingo et Cie. — Rouen, 22 juillet 1892, VIII, p. 328.

473. ALLEMAGNE. — *Avarie partielle en cours de route. Jet à la mer.* — Lorsqu'une partie de la cargaison est avariée, on ne saurait imposer au capitaine, dans l'intérêt des chargeurs, l'obligation de séparer la partie saine de la partie avariée et de jeter cette dernière à la mer. — Cap. Geddes c. Ehlers et Lowenthal. — Trib. de l'Empire, 22 novembre 1890, VII, p. 442.

474. *Débarquement non opéré au port de destination. Quarantaine.* — Lorsque, pour éviter une quarantaine, le capitaine n'a pas débarqué la marchandise au port de destination, il n'y a pas lieu de considérer cette marchandise comme perdue et de condamner le capitaine à en rembourser la valeur ; les destinataires ne peuvent obtenir, en pareil cas, que des dommages-intérêts. — Colmans et Cie c. Cie Cosmos. — Oberlandg. de Hambourg, 12 novembre 1887, III, p. 740.

475. *Port de destination. Impossibilité d'y atteindre. Débarquement dans un port voisin.* — La clause du connaissement portant que, au cas où le navire ne pourra aborder au port de destination, le capitaine aura la faculté de débarquer les marchandises dans un autre port qu'il considère comme sûr (the master to have the option of landing the goods at any other port wich he may consider safe), n'emporte pas, pour le capitaine, le

droit de choisir à son gré le nouveau port, mais emporte, au contraire, pour lui, l'obligation de choisir le port le plus rapproché du lieu de destination. — Zizold, Colmans et Cie c. Cie Cosmos. — Ibid.

476. *Transbordement en cours de route. Formalités de douane.*—Lorsqu'un affrètement a été conclu avec faculté de transbordement en cours de route, le capitaine doit veiller à l'accomplissement des formalités de douane à remplir pendant le voyage pour assurer son achèvement jusqu'à destination, bien que le transbordement ait eu lieu sur le navire d'un autre armateur et que la marchandise n'ait été retenue, par suite du défaut d'expédition en douane, que dans un port situé au delà du lieu de transbordement. Vainement le capitaine alléguerait-il que, le connaissement étant à ordre, il ne pouvait connaître et prévenir aucun réceptionnaire de la rétention de la marchandise, s'il ne peut établir en avoir avisé l'expéditeur en temps utile. — Grapow et Wellermann c. la Deutsche Levante Linie. — Trib. sup. hans., 13 mai 1892, IX, p. 552.

477. ANGLETERRE. — *Escale. Faculté. Interprétation.* — Quand le connaissement porte que le navire aura la faculté de faire escale « dans tout port, dans n'importe quel ordre», ces mots « tout port » ne peuvent s'entendre que des ports sur la route du point de départ au point de destination. — Leduc et Cie c. Ward et autres. — Haute-Cour de justice, 29 juin 1887, III, p. 218.

478. *Escales. Faculté dans tout port et en tout ordre.* — Lorsqu'un connaissement porte que « le navire est affrété à Fiume, pour Dunkerque, avec le droit de faire escale dans un port et en tout ordre », la faculté de faire escale, ainsi stipulée, vise uniquement les ports qui se trouvent sur la route ordinaire, et elle ne permet que la déviation rigoureusement nécessaire pour y relâcher. En conséquence, le capitaine d'un navire affrété dans les conditions précitées commet une faute en se rendant à Glasgow avant d'aller à Dunkerque, et il doit supporter la responsabilité du naufrage qui s'est produit pendant cette déviation. — Leduc et Cie c. Ward et autres. — Cour supr. de judic., 13 février 1888, III, p. 745.

479. *Clause de déviation. Interprétation.* — Les termes généraux d'une clause de connaissement doivent être limités et interprétés d'après l'objet particulier du contrat. La clause de déviation, escales, etc., ne peut, quelque générale qu'elle soit, s'appliquer qu'aux ports sur la route. Avec cette clause, le navire ne peut faire aucune escale qui l'éloigne de son port de destination. — Margetson c. l'Atlantic Eastern steamship Co. — Cour supr. de judicature, 22 janvier 1892, VII, p. 449.

480. *Déviation. Relâche. Assimilation. Non-lieu.* — En principe, toute déviation est interdite au capitaine. Ne constitue pas une déviation le fait par un capitaine, forcé d'entrer en relâche, de préférer au port le plus proche un port un peu plus éloigné, mais qui lui présente d'incontestables avantages. — Phelps c. Hill. — Cour supr. de judicature, 28 février 1891, VII, p. 69.

481. *Transbordement. Contrat primitif. Obligation.*— Le capitaine qui transborde sa cargaison sur d'autres navires reste lié envers les chargeurs par le contrat primitif et ne peut recourir contre ses sous-traitants que dans les termes du contrat passé avec ces derniers.— Howard c. Mills. — Haute-Cour de justice, 7 décembre 1886, II, p. 724.

482. *Abordage. Relâche. Transbordement. Conditions.* — Quand un navire entre en relâche dans un port après un abordage, le capitaine, en dehors de toutes conventions particulière, doit observer les trois règles suivantes pour prendre sur lui-même de transborder sa marchandise : 1° Il faut que ce transbordement soit de nécessité absolue ; 2° Qu'il soit effectué le plus économiquement possible ; 3° Que l'affréteur ait été suffisamment averti pour qu'il lui ait été loisible d'arrêter le voyage au port de relâche. — Meling c. Olusia et Cie. — Haute-Cour de justice, 21 et 25 avril 1894, X, p. 293.

483. *Port de relâche. Choix. Avis des chargeurs. Inutilité.* — Pour choisir son port de relâche, le capitaine n'a aucun avis à demander aux chargeurs. — Phelps c. Hill et Cie.

— Cour supr. de judicature, 28 février 1891, VII, p. 69.

484. *Vente de marchandises en cours de route. Loi allemande. Avis des personnes compétentes.* — D'après la loi allemande, le capitaine qui a vendu des marchandises en cours de route se justifie en prouvant qu'il a agi conformément aux avis des personnes compétentes. — Boustead c. Armateurs. — Haute-Cour de justice, 17 mars 1891, VII, p. 62.

485. *Vente de marchandises en cours de route. Loi anglaise. Absence de nécessité absolue. Responsabilité.* — D'après la loi anglaise, le capitaine qui a vendu des marchandises en cours de route avec l'avis des personnes compétentes, reste, même en ce cas, responsable si le réclamateur prouve que la vente n'était pas inévitable. — Boustead et Cie c. Armateurs. — Ibid.

486. Belgique. — *Accès au port de destination. Impossibilité. Responsabilité.* — En principe, un capitaine qui accepte de se rendre dans un port est censé connaître les obstacles provenant de la situation de ce port et est responsable s'il a pris un engagement qu'il ne peut tenir. Cette responsabilité cesse si l'obstacle n'est survenu que postérieurement à l'affrètement. — Lund c. Jepsen et Peterson. — Anvers, 22 septembre 1885, II, p. 72.

487. *Passage d'une barre. Allège.* — Ne peut être rendu responsable de la perte du chargement mis en allège, pour franchir une barre, le capitaine qui a affrété une allège qu'il pouvait raisonnablement considérer comme étant en état de faire le trajet qu'elle devait faire ; il ne lui incombe pas de fournir la justification du bon état de l'allège. — Cap. Shaw c. Samuel et Freideberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75.

488. *Chargement à Ibraïla. Clause de glaces. Interprétation. Allèges. Capitaine. Risques. Faute.* — En l'état d'une charte-partie portant la clause suivante: « Au cas où une partie de la cargaison aurait été chargée dans le Danube ou à Sulina, et que la glace empêcherait l'achèvement du chargement, ou bien qu'il y ait danger que le steamer soit bloqué par la glace, le capitaine ou l'agent de l'armateur signera les connaissements pour la quantité embarquée d'après la charte-partie et sera autorisé à compléter pour le profit du steamer à tout port de la mer Noire, Azof ou de la Méditerranée à destination du Royaume-Uni, du continent ou de la Méditerranée ; mais, au cas où il quitterait avec une partie de la cargaison, le steamer complètera le voyage comme si une pleine cargaison avait été chargée ; on enverra cette partie de cargaison à destination, pourvu qu'il n'en résulte pas des frais extra pour les destinataires, le fret devant être payé sur la quantité délivrée au taux prévu par la charte-partie », le capitaine a le moyen de se prémunir contre les dangers inévitables d'une navigation qu'il savait rendue particulièrement périlleuse, par suite des glaces flottantes. Si donc il prend à Ibraïla son plein chargement de mer et expose ainsi les allèges à des dangers connus, il agit à ses risques et périls et commet une faute dont il est tenu de réparer les conséquences. — Cap. Greffiths c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

489. *Port de destination. Glaces. Livraison. Retard. Responsabilité.* — Le capitaine est responsable des dommages qui sont la conséquence directe du voyage interrompu, tels que frais de séjour, transports de la marchandise et retard dans la délivraison, pour autant que les marchandises sont arrivées à destination plus tard qu'elles n'auraient pu y être délivrées si le navire les y eût apportées. Le capitaine n'est pas tenu des frais des ouvriers restés inactifs pendant tout le temps jusqu'à l'ouverture de la navigation, ni des dommages-intérêts pour retard pendant la même période. — Société Cockerill c. cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1890, IV, p. 82.

490. *Transbordement en cours de route. Faute. Retard. Responsabilité.* — Est en faute le capitaine qui, en cours de route, a débarqué certaines quantités de grains, les a mises à bord d'une allège pour traverser une passe, ne les a pas rechargées sur son navire, mais les a fait prendre par une autre steamer qui ne les a conduites à destination que 2 ou 3 mois plus tard. Ne sont pas suffisantes les justifications invoquées par le capitaine, et qui con-

sistent en ce qu'ayant pris pleine charge de mer, il a été contraint, conformément à un usage constant dans la navigation sur le Danube, d'alléger en rade d'Ibraïla ; en ce que le steamer a éprouvé les plus grandes difficultés pour gagner Sulina, à raison d'un froid rigoureux et de l'abondance des glaces; en ce que l'allège qui portait les grains a été engagée dans les glaces et est demeurée en arrière ; en ce que le steamer ne pouvait attendre indéfiniment l'arrivée de cette allège ; en ce qu'il a agi dans la limite des pouvoirs laissés au capitaine, juge des mesures à prendre dans l'intérêt commun du navire et de la majeure partie de la cargaison. — Cap. Griffiths c. Van Beylen et Cie. — Bruxelles, 24 novembre 1890, VI, p. 574.

491. *Relâche pour avaries. Déchargement ordonné par experts. Déchargement par personnes expérimentées. Irresponsabilité. Capitaine.* — Quand un navire qui faisait eau s'est réfugié dans un port, et qu'après examen du susdit navire par des experts, le déchargement de la cargaison a été ordonné, il ne peut être fait aucun reproche au capitaine qui, pour le déchargement, s'est adressé aux personnes les plus expérimentées pour donner les instructions et en surveiller l'exécution, alors même que, dans la conception ou l'exécution de ces instructions, des fautes auraient été commises. — Cap. Hundewadt c. Witthoff et Cie. — Anvers, 17 juin 1886, III, p. 84.

492. *Obligation de se rendre le plus directement au port de décharge. Séjour dans une échelle au-delà du temps nécessaire. Visite des chaudières. Permis de navigation.* — Le capitaine a l'obligation de se rendre à son port de décharge le plus directement possible. Il en résulte que, lorsqu'il fait des échelles facultatives ou forcées, il ne peut séjourner aux ports d'échelles que le temps nécessaire pour charger et décharger, de manière à ne pas retarder, pendant un délai exagéré, l'achèvement du voyage. La prolongation de ces séjours au delà du temps nécessaire a lieu sous la responsabilité du capitaine. Pareille prolongation est excusée par la nécessité de faire des réparations urgentes et imprévues; elle ne l'est pas quand elle a lieu pour subir une visite des chaudières dans un port d'échelle, pour conserver un permis de navigation. — Louis Meeus c. cap. Philipot et cap. Reculoux c. Louis Meeus. — Anvers, 12 février 1885, I, p. 53.

493. *Escales directes ou rétrogrades. Etendue de cette faculté. Navire partant d'Anvers pour l'Extrême-Orient. Port de Glasgow. Perte. Assureurs tenus.* — La clause d'échelles directes ou rétrogrades autorise le navire assuré à faire des relâches pour charger et décharger dans les ports qui se trouvent, non seulement sur la ligne géographique du voyage indiqué, mais aussi sur la ligne commerciale, c'est-à-dire sur l'itinéraire qu'ont l'habitude de suivre les navires qui voyagent dans les régions indiquées, même si cet itinéraire s'écarte de la ligne géographique. Les navires mis en charge à Anvers pour l'Extrême-Orient vont généralement compléter leur chargement dans un port voisin, soit à Londres, soit à Hambourg ou à Liverpool ; ces ports sont compris dans les échelles permises par la police d'assurance. Il n'en est pas de même du port de Glasgow, qui ne peut être considéré comme un port d'échelle ordinaire pour un steamer partant d'Anvers. Toutefois, lorsque la police porte que « l'assureur accepte les conséquences et aggravations de risques résultant des clauses et réserves des connaissements », et lorsqu'il est établi, en fait, que le connaissement indiquait en caractères imprimés : *viâ Glasgow,* l'assureur ne peut se plaindre de l'escale faite dans ce dernier port. — Cie Franco-Hongroise c. Nyssens frères. — Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 616.

494. *Escale supprimée pour éviter une mesure sanitaire. Clause d'escale. Faculté.* — La clause de connaissement conçue en ces termes : « With liberty to call, receive and carry goods of all kinds, below and on deck, and land cargo, coal and passengers at any port of ports, in any rotation and to tranship cargo from any intermediate port to its destination », est une clause usuelle. Elle a pour but de permettre au navire de faire escale ou de transborder des marchandises dans la plus large mesure, mais seulement dans les ports moins éloignés que le port de destina-

tion. — Fichter frères c. Société anonyme des chemins de fer économiques et Snyers et Cie. — Bruxelles, 3 février 1887, III, p. 79.

495. *Clause spéciale. Faculté d'escale en dehors de toute nécessité.* — La clause du connaissement : « The ship at liberty to call at any port or ports to land and receive goods or passengers, and to take supplies of coal or provisions if necessary », permet au capitaine, non seulement de faire des relâches accidentelles nées de circonstances imprévues, mais aussi de faire escale à un ou plusieurs ports quelconques, même sans y être forcé par des événements de mer ou des cas de force majeure. — Van der Becke et Marsily c. Orthwein brothers et cap. Arthur. — Anvers, 27 décembre 1885, I, p. 394.

496. *Cargaison. Vente en cours de voyage. Droit. Limites.* — S'il est vrai que le capitaine a, pendant le cours du voyage, et moyennant certaines formalités, le droit de vendre partie de sa cargaison afin de se procurer les fonds nécessaires pour subvenir aux dépenses du navire (article 24 Loi du 21 août 1879), il ne peut faire usage de ce droit que dans les limites d'une bonne administration, au point de vue de tous les intérêts engagés dans l'expédition. — Sent. arb. d'Anvers, 11 mars 1890, VI, p. 74.

497. *Emprunt à l'étranger pour les besoins du navire. Faillite de l'armement.* — Le capitaine est le mandataire légal pour représenter à l'étranger l'armement, dans tout ce qui concerne le navire qu'il commande. Ce mandat, indépendant de la volonté du mandant, n'est pas révoqué par la faillite ou la déconfiture de ce dernier. Le prêt contracté à l'étranger par le capitaine, pour les besoins du navire qu'il commande, donne lieu à une action en recouvrement contre lui, peu importe que les armateurs soient ou non tombés en faillite. Il en est surtout ainsi : 1° si le capitaine est copropriétaire et s'est donné cette qualité en contractant; 2° si, en contractant, il n'a pas désigné les autres armateurs. Dans ce cas, il agit comme un commissionnaire qui n'a pas fait connaître son commettant. — Bahr Behrend et Ross c. cap. Spiegelberg. — Anvers, 23 avril 1885, X, p. 394.

498. Danemark. — *Clause autorisant à débarquer au port le plus voisin en cas de glaces. Glaces au port de destination. Destinataire. Refus de prendre livraison. Journal du bord. Preuve insuffisante.* — Est en faute le capitaine dont le journal de bord ne prouve pas suffisamment qu'il a été empêché par les glaces d'arriver jusqu'au port de destination, et qui n'a pas pris les renseignements suffisants pour y parvenir ; il doit, par conséquent, des dommages-intérêts au destinataire. — Copenhague, 17 octobre 1888, VI, p. 326.

499. Italie. — *Affrètement. Résolution avant le départ. Fait de prince. Impossibilité d'arriver à destination. Action en dommages-intérêts. Prescription.* — Le contrat d'affrètement étant résolu lorsqu'avant le départ du navire le voyage pour le lieu de destination est empêché par fait de prince (art. 551 Code de commerce), si néanmoins le capitaine entreprend le voyage et ne peut approcher du port de destination et se trouve contraint à retourner au port de départ, l'action en dommages-intérêts qu'intente le passager ou le chargeur contre l'armateur n'est pas fondée sur le contrat d'affrètement, mais sur le délit ou le quasi-délit du capitaine, et n'est, par suite, pas sujette à la prescription annale dont s'agit à l'article 924 du Code de commerce. — Maggi c. Bruzzo et Cie la « Véloce ». — Cassation Turin, 16 février 1894, X, p. 344.

500. *Changement de route. Force majeure. Preuve à faire.* — Constituent une force majeure les événements et circonstances qui ont empêché le capitaine de suivre la route indiquée au contrat d'affrètement et de satisfaire aux obligations du contrat. Le capitaine qui veut se couvrir, lui et l'armateur, de la responsabilité encourue pour n'avoir pas suivi la route imposée par le contrat, doit indiquer spécifiquement les faits constitutifs de la force majeure. — Merli et Lugaro c. Sferruza. — Cassation Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

501. Norvège — *Escale dans un port en cours de route. Frais. Circonstances spéciales.* — Le capitaine qui, aux termes de la charte-partie, doit se rendre, en cours de route, dans un port déterminé pour ordres

et qui aborde dans un autre, n'a pas à supporter, vis-à-vis des armateurs, les frais occasionnés par ce changement, s'il est établi que, d'après les circonstances, il a agi raisonnablement. — Abrahamsen c. Oppen. — Christiania, 12 septembre 1889, VI, p. 505.

§ 3

Responsabilité relative à l'état de la cargaison.

A. — *Vices d'arrimage*

502. FRANCE. — *Arrimage. Responsabilité.* — Le bon arrimage du navire est une des principales attributions du capitaine ; toute faute commise dans cette opération engage sa responsabilité et, par voie de conséquence, celle de l'armateur. — Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 192.

503. *Arrimage. Responsabilité personnelle. Consignataire.* — Si des avaries se produisent aux marchandises, par suite de la négligence des hommes préposés par le capitaine au chargement, le réclamant n'a aucune action contre le consignataire ; il ne peut agir que contre le capitaine responsable, aux termes de l'art. 222, de la marchandise qu'il a chargée. — Nicole c. Lamotte. — Rouen, 15 mai 1886, II, p. 274.

504. *Arrimage. Responsabilité. Action contre les assureurs.* — La fin de non-recevoir opposée à l'action du destinataire pour avaries de la marchandise, par suite d'un transport maritime, et fondée sur ce que l'action aurait dû être engagée non contre le capitaine, mais contre les assureurs, est suffisamment repoussée pour cela seul que le juge constate que l'avarie provient d'un mauvais arrimage. — Cie mixte de navigation c. Desesquelles. — Cassation, 26 avril 1887, III, p. 9.

505. *Arrimage fait par les agents de l'affréteur.* — Le capitaine doit être déclaré responsable des avaries subies par la marchandise au moment de l'arrimage, même lorsque cette opération a été faite par des employés de l'affréteur. Il en est ainsi surtout quand l'action est intentée contre le capitaine non pas par l'affréteur, mais par les porteurs des connaissements. — Génestal et Delzons c. cap. Trainer et Andamson. — Rouen, 15 juillet 1887, III, p. 186.

506. *Arrimage. Constatation. Expert sur requête. Expert en marchandises. Rapport du premier. Foi due.* — Les déclarations d'un expert nommé sur requête, pour constater l'état de l'arrimage d'un navire, doivent être préférées à celles d'un expert en marchandises qui n'a visité la cargaison qu'après son déchargement, et qui n'avait pas, d'ailleurs, mission de constater l'état de l'arrimage. — Cap. Atchison c. Vve Bernaërt et Morin. — Dunkerque, 27 décembre 1887, III, p. 694.

507. *Arrimage. Constatations. Rapports d'experts. Rapport d'un capitaine-visiteur. Préférence.* — Lorsque des avaries sont constatées sur un chargement, les conclusions vagues et contradictoires de deux rapports d'experts, qui n'ont examiné la marchandise qu'après la mise à terre, ne constituent que de simples présomptions ne pouvant prévaloir contre les déclarations catégoriques d'un capitaine-visiteur qui a vu la marchandise avant son déchargement, pour faire admettre que les avaries sont la conséquence d'un arrimage défectueux dont le capitaine serait responsable. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani et Cie d'assurances générales maritimes. — Rouen, 31 décembre 1894, X, p. 601.

508. *Arrimage. Expertise sur requête. Constatations du Llogd. Préférence. Rapport de mer.* — Les constatations d'arrimage faites à Marseille par les experts du Lloyd, en vertu d'une clause d'un connaissement, doivent être préférées aux appréciations d'un expert nommé sur requête qui n'a vu la marchandise qu'après le débarquement. Il en est surtout ainsi quand les appréciations du Lloyd sont confirmées par le rapport de mer. — Bouès c. Cie la Puglia. — Marseille, 14 avril 1886, II, p. 42.

509. *Contrà.* — Les constatations de bon arrimage faites par un expert nommé sur requête et qui a pu visiter les marchandises à bord, telles qu'elles y avaient été arrimées, doivent être préférées aux énonciations contraires du rapport dressé par un expert du Lloyd appelé par les parties à constater également l'arrimage du navire.

Il en est ainsi surtout lorsque les appréciations de l'expert judiciaire sont confirmées par le rapport de mer et que l'expert du Lloyd n'apporte, au contraire, aucune justification à l'appui de sa prétention d'attribuer une partie des avaries au vice d'arrimage. — Estrangin c. cap. Williams. — Marseille, 25 novembre 1886, II, p. 447 ; Aix, 27 avril 1887, III, p. 32.

510. *Barriques de vins. Peaux de chèvres. Superposition. Coulage par mauvais temps.* — Ne constitue pas un vice d'arrimage le fait par le capitaine de placer une marchandise sujette à coulage au-dessus d'une marchandise sèche, pourvu qu'il existe entre elles une séparation suffisante. Spécialement, il n'y a pas de faute du capitaine à mettre des barriques de vin dans un entrepont superposé à la cale où sont arrimées des balles de peaux de chèvres, si l'entrepont a des cloisons normalement étanches. Le coulage des vins arrimés dans de telles conditions, survenu par suite du mauvais temps, est une fortune de mer dont le capitaine n'est point responsable. — Margerel c. Cie de Navigation mixte. — Marseille, 12 janvier 1893, VIII, p. 375.

511. *Blé sur des avoines. Séparation par des nattes.* — Ne constitue pas une faute d'arrimage, le fait de placer du blé sur des avoines, ces deux marchandises n'étant point de leur nature susceptibles de s'avarier par leur simple contact à l'état sain et dans des conditions normales. En conséquence, le capitaine ne saurait être déclaré responsable des avaries communiquées au blé par des avoines, lorsqu'il est constaté, d'une part, que ledit capitaine avait régulièrement séparé par des nattes ces deux parties de marchandises, et lorsque, d'autre part, l'expertise attribue la véritable cause des avaries au vice propre des avoines que leur chargeur avait eu le tort d'embarquer dans un trop grand état de fraîcheur. — Féraud d'Honnorat c. cap. Rowland et Vagliano. — Marseille, 28 septembre 1887, III, p. 718.

512. *Bois. Vice d'arrimage. Faute des chargeurs. Capitaine. Non-chargement partiel. Irresponsabilité.* — En cas de chargement de bois, le capitaine ne saurait être responsable d'un vice dans l'arrimage du bois, provenant de ce qu'il aurait encombré la cale de bois long, au lieu d'y placer d'abord des bois courts, alors qu'il est établi que les bois courts n'ont été mis à la disposition du capitaine qu'au moment où la cale de son navire était déjà en grande partie encombrée par les bois longs et où le fardage devenait plus difficile. Le capitaine n'est pas responsable pour n'avoir pas transporté toute la quantité de marchandise qu'il s'était engagé à transporter, si cette inexécution partielle de son engagement est imputable à un vice d'arrimage causé par la faute des chargeurs. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

513. *Cuirs et maïs secs à l'embarquement.* — Le capitaine ne commet aucune faute d'arrimage par le fait d'embarquer des maïs et des cuirs dans un même compartiment, à moins qu'il ne soit démontré que l'une de ces deux marchandises ait été embarquée dans un état de fraîcheur pouvant amener une fermentation. — Lanuza et Cie c. Société générale des Transports Maritimes. — Marseille, 26 octobre 1889, V, p. 660.

514. *Fardage. Chargeurs. Responsabilité.* — Lorsqu'un vice d'arrimage a été régulièrement constaté, le capitaine ne peut en faire retomber la responsabilité sur les chargeurs en leur reprochant de ne pas lui avoir fourni le fardage nécessaire, s'il ne démontre pas qu'il leur a adressé une demande à cet égard et qu'il a éprouvé un refus. — Lallement et Cie c. cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

515. *Grains. Voisinage des chaudières. Echauffement. Défaut de ventilation.* — Le capitaine est responsable des avaries causées aux marchandises, soit aux grains arrimés dans la cale d'un navire à vapeur et dans le voisinage des chaudières, lorsque ces avaries sont le résultat de l'échauffement produit par la chaleur des chaudières. Le capitaine commet, en tout cas, une faute d'arrimage, lorsqu'il n'assure pas la ventilation des cales du navire d'une manière suffisante pour empêcher l'échauffement des marchandises par la chaleur des chaudières. — Newfeld c. cap. Par-

tridge. — Rouen, 11 août 1886, II, p. 647.

516. *Marchandises dangereuses. Alcool. Ignorance de leur contenu. Arrimage défectueux. Nouvel arrimage. Sinistre.* — Quoique le capitaine réponde, en principe, de l'arrimage du navire, on ne saurait lui faire supporter les conséquences de l'arrimage défectueux d'un chargement (en l'espèce, des dames-jeannes d'alcool) dont l'armateur lui a laissé ignorer le contenu, alors que le sinistre s'est produit pendant le nouvel arrimage auquel a procédé le capitaine dès qu'il a connu la nature dangereuse de la marchandise. — Cie Gén. Transatlantique c. Comité des Assureurs de Hambourg. — Cassation, 12 juillet 1893, XI, p. 135.

517. *Raisins secs et fûts de vin.* — Les avaries causées par l'arrimage de sacs de raisins secs parmi des fûts de vin engagent la responsabilité du capitaine et, par suite, celle de l'armateur. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. Génestal et Delzons. — Rouen, 15 juin 1894, X, p. 211.

518. *Sésames et anis.* — Le capitaine ne commet aucune faute d'arrimage en plaçant des balles d'anis à côté de sésames, alors même que ce contact a pu donner une odeur à ces dernières graines. — Stavridès c. Messageries maritimes. — Marseille, 28 mars 1886, I, p. 625.

519. *Sucres. Fardage insuffisant.* — Le capitaine qui n'a pas fait établir un fardage suffisant est responsable des avaries causées à la cargaison (dans l'espèce des sucres), vis-à-vis du porteur des connaissements, que celui-ci soit lui-même propriétaire de la cargaison ou mandataire d'un fabricant des Antilles. — Cap. Fleuriot c. Bardot. — Nantes, 8 août 1888, IV, p. 683.

520. *Sucres. Fardage insuffisant. Boni de tare. Boni de fabrication. Différence. Abaissement du titrage en douane.* — L'indemnité due par le capitaine comprend, outre les avaries de la marchandise ou la perte de poids, la privation du bénéfice résultant, pour l'importateur, de ce que sur les sucres perdus par la faute du capitaine et à raison de cette perte, il n'a pas pu profiter du boni de fabrication et du boni de tare accordés par la législation sucrière ; mais on ne peut mettre à la charge du capitaine la différence du boni résultant de l'abaissement du titrage en douane causé par les avaries. — Cap. Fleuriot c. Bardot. — Ibid.

521. ALLEMAGNE. — *Arrimage serré. Balles coupées.* — L'arrimage serré, conforme aux usages locaux, ne constitue pas une négligence ; il n'y a pas de faute, en ce cas, de la part du capitaine à couper les balles, ce qui est la conséquence de cet arrimage. — Cap. Windsor c. Deutsche Nationa'bank. — Trib. sup. hanséatique, 6 novembre 1888, V, p. 249.

522. *Arrimage serré. Balles coupées. Usages maritimes locaux. Abus. Armateur. Faute personnelle.* — La clause « de négligence » est licite et couvre tous les dommages arrivés à la marchandise ; mais elle ne peut exonérer l'armateur de ses fautes personnelles. La responsabilité de l'armateur est engagée par un ar-arrimage défectueux, et on doit considérer comme tel un arrimage trop serré, qui oblige le capitaine à couper les balles, la loi, en renvoyant aux usages maritimes, n'entendant pas en valider les abus. — Cap. Windsor c. la Deutsche Nationalbank. — Trib. sup. hanséatique, 6 février 1889, V, p. 677.

523. ANGLETERRE. — *Affrètement à forfait. Portée garantie. Arrimage particulier. Quantité garantie.* — Lorsque, dans un affrètement à forfait, le navire a été garanti pour porter un nombre déterminé de pieds cubes ou de tonnes, le capitaine, qui, grâce à un arrimage de sa convenance, ne peut charger un pareil poids ou volume de marchandises, ne saurait alléguer que la garantie ci-dessus n'a trait qu'à la contenance du navire et non au transport d'une quantité égale de la marchandise qui lui est livrée. — Carnegie c. Conner. — Cour du Lord Maire, 28 mai 1889, V, p. 257.

524. *Arrimage défectueux. Responsabilité.* — Le capitaine est rigoureusement responsable des défectuosités de son arrimage. — Gilfilian c. cap. Horseley. — Haute-Cour de justice, 5 juin 1891, VII, p. 170.

525. *Poivres. Marchandises humides.* — Il y a vice d'arrimage dans le fait de charger au-dessus de poivres une marchandise susceptible, en s'é-

chauffant, d'augmenter l'humidité naturelle du poivre. — Gilfilian c. cap. Horseley. — Ibid.

526. BELGIQUE. — *Arrimage extraordinaire. Autorisation. Mention au connaissement.* — L'autorisation qu'auraient donnée les chargeurs d'employer un mode d'arrimage extraordinaire et inusité n'exonère le capitaine, vis-à-vis du destinataire, des dommages qui en résultent que si cette autorisation est mentionnée sur les connaissements. — Karcher c. cap. Dilly. — Anvers, 12 juin 1884, I, p. 176 ; Bruxelles, 14 janvier 1886, II, p. 199.

527. *Arrimage. Préposé de l'affréteur. Irresponsabilité du capitaine et du fréteur.* — Lorsque les affréteurs ont choisi un arrimeur spécial, chargé de veiller au transbordement de la marchandise et de prendre, lors de son embarquement, toutes les mesures utiles pour en empêcher la perte, le batelier ne peut être tenu des vices de l'arrimage, bien qu'il ait le droit de surveiller et de diriger celui-ci, au point de vue de la sécurité de son bateau et de la conservation des autres marchandises qui pouvaient s'y trouver embarquées. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

528. *Arrimage. Examen par des experts. Défaut. Présomption.* — Si un usage constant et admis à Anvers, usage sanctionné par la jurisprudence, a introduit cette procédure absolument utile et recommandable, en principe, aucune disposition légale n'oblige un capitaine à faire examiner son arrimage par des experts ni à faire déposer le rapport qui aurait été dressé, sauf à voir invoquer contre lui la présomption résultant du défaut d'expertise ou d'absence de rapport déposé, quand il est avéré qu'il y a un rapport des experts arrimeurs et qu'on peut en effectuer le dépôt. — Meyers, c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

529. *Arrimage. Experts-arrimeurs. Pouvoirs.* — Les experts-arrimeurs n'ont pas seulement pour mission de voir si chaque marchandise est bien disposée et entourée du fardage d'usage, mais encore de s'assurer que l'endroit où la marchandise est arrimée est convenable à cet effet, et que la marchandise ne peut pas s'y avarier. — Anvers, 10 décembre 1886, III, p. 92.

530. *Arrimage. Vice propre.* — Le capitaine ne doit pas présumer le vice propre de marchandises qui, à l'état sain, peuvent être arrimées ensemble. — Willaert frères c. cap. Pearce. — Anvers, 2 décembre 1886, II, p. 589.

531. *Chargement défectueux vu l'état du navire.* — Est en faute et responsable du dommage, le fréteur qui a autorisé un mode de chargement que son bateau ne pouvait supporter, surtout s'il savait que celui-ci avait été longtemps à vide et qu'il l'avait vu faire eau dès le commencement du chargement. — Lamot c. Ziesmer et Cie. — Bruxelles, 19 novembre 1887, III, p. 613.

532. *Avoine. Parties distinctes. Séparations.* — Commet une double faute le capitaine qui arrime sans séparation deux parties distinctes d'avoine provenant de chargeurs différents et ne fait pas de répartition proportionnelle lors du débarquement à Anvers. — Anvers, 12 juin 1884, I, p. 176.

533. *Chargement sur le pont.* — La stipulation qu'un colis sera chargé sur le pont ne libère pas le capitaine de prendre toutes les précautions pour l'arrimage du colis confié à ses soins ; le capitaine est tenu, à cet égard, de la faute la plus légère. — Cap. Turpin c. Pecher —Bruxelles, 18 février 1886, II, p. 65.

534. *Cuirs de la Plata. Pliage en paquets.* — Il est d'usage, dans les transports de cuirs de la Plata à Anvers d'arrimer les cuirs à plat dans la cale du navire. Constitue un arrimage défectueux l'arrimage des cuirs pliés en paquets, chaque cuir étant ficelé et formant le paquet ayant le poil à l'extérieur. — Anvers, 8 décembre 1884, I, p. 52 ; Bruxelles, 14 janvier 1886, II, p. 199.

535. *Maïs de la Plata.* — L'arrimage du maïs dans la même cale que des cuirs ne constitue par un mauvais arrimage, lorsque le maïs est sain et sec à l'embarquement. Il n'est pas prouvé que les maïs de la Plata donnent toujours lieu à une fermentation considérable, quelles que soient la qualité et la récolte. — Willert c. cap. Pearce. — Anvers, 2 décembre 589. 1886, II, p.

536. *Petit cabotage. Arrimage. Vérification.* — La circonstance que le voyage fait est de petit cabotage n'exonère pas le capitaine de l'obligation de faire vérifier l'arrimage. — Linden c. cap. Brochett. — Anvers, 22 novembre 1892, VIII, p. 396.

537. ETATS-UNIS. — *Pâtes et fruits verts.* — Constitue un vice d'arrimage le fait de placer dans un même compartiment de la cale des pâtes et des fruits verts. Et quand, par suite de l'échauffement ou de la décomposition des fruits, les pâtes arrivent avariées, l'armateur est responsable, malgré la clause du connaissement qui l'exonère « des avaries causées par les autres marchandises... ou autrement ». — Cours du D. S. de New-York, 8 juin 1887, III, p. 488.

538. ITALIE. — *Arrimage effectué par les chargeurs. Surveillance.* — Le capitaine répond de sa négligence à surveiller l'arrimage (dont le bon état est nécessaire pour la sûreté de la navigation), même quand le chargement est fait par les expéditeurs. Et, lorsque la faute du capitaine, à cet égard, se trouve établie, ledit capitaine doit répondre de toutes les marchandises qui ont péri par suite de ce mauvais arrimage, aussi bien de celles qui étaient chargées à l'intérieur du navire, que de celles qui étaient chargées sur le pont avec l'autorisation des expéditeurs.— Villa c. Cie Morelli. — Gênes, 3 mai 1887, III, p. 766.

539. PAYS-BAS. — *Vice d'arrimage. Rapport d'experts. Preuve contraire.* — La preuve testimoniale est admissible contre un rapport d'expert fait en vertu de l'art. 493 du Code comm. — Ziewit et Cie c. French. — Rotterdam, 31 janvier 1885, II, p. 479.

540. SUÈDE. — *Grains. Chargement près des chaudières. Echauffement.* — Lorsqu'une cargaison a été détériorée, par suite d'un échauffement provenant de ce que la chaudière se trouvait dans le voisinage d'une cloison de fer entre la chambre des machines et la cale, le capitaine est responsable de n'avoir pas garni cette cloison de planches et de paillassons. — Cour d'appel, 8 mai 1886, III, p. 105.

540 bis. TUNISIE.— *Arrimage. Responsabilité. Agent de l'affréteur.* — Le capitaine est toujours responsable de l'arrimage, alors même qu'un agent du chargeur a été envoyé à bord pour en surveiller les opérations. — Cap. Trical c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

B. — *Chargement sur le pont.*

541. FRANCE. — *Autorisation. Nécessité.* — Le capitaine ne peut charger aucune marchandise sur le tillac sans le consentement par écrit du chargeur. — Malherbe c. Société de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1892, VII, p. 391.

542. *Autorisation. Bon arrimage. Obligation.* — L'autorisation donnée au capitaine de charger sur le pont une partie des marchandises ne le dispense pas de prendre toutes les précautions nécessaires pour leur bon arrimage et leur préservation. — Lallement et Cie c. cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

543. *Pontée. Jet à la mer. Responsabilité personnelle.* — Le capitaine encourt une responsabilité personnelle à raison des marchandises chargées par lui sur le pont sans consentement des chargeurs et jetées ensuite à la mer pendant le voyage. — Chauvel et Cie c. Lagasse. — Marseille, 20 juin 1890, VI, p 68.

544. *Complicité avec les armateurs. Chargement sur le pont et dans les soutes. Responsabilité.* — Le capitaine qui se rend complice des agissements des armateurs, notamment en chargeant les marchandises sur le pont et dans les soutes, est responsable vis-à-vis des réclamateurs. — Cap. Jones c. Lamotte et Cie. — Hâvre, 1er mai 1887, IV, p. 41.

545. *Connaissement. Droit de charger sur le pont sans avis au chargeur. Exercice. Assureur. Responsabilité.* — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à charger sur le pont, sans aviser le chargeur, les marchandises pouvant être considérées comme dangereuses, l'assureur ne peut se refuser à rembourser la perte des marchandises placées sur le pont, à l'insu du chargeur, par le motif que celui-ci ne lui a pas fait la déclaration de ce mode de chargement. Il n'a pas le droit d'exiger de son assuré la double prime aflérente aux mar-

chandises ainsi chargées. L'armateur n'est pas non plus responsable envers l'assureur pour avoir simplement usé d'un droit que lui conférait le connaissement. — Félix c. Assureurs et Duchon, Doris et Cie. — Marseille, 3 août 1894, X, p. 456.

546. *Connaissement. Autorisation à l'insu des chargeurs. Faute. Responsabilité.* — Le capitaine qui fait ajouter sur le connaissement qu'il a en mains, après coup et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer des marchandises sur le pont, commet une faute qui engage sa responsabilité et celle des assureurs. En pareil cas, ceux-ci ont leur recours contre le capitaine, mais ne sauraient se dégager vis-à-vis des chargeurs en invoquant la réticence. — Richarme c. cap. Vitiello, Crémieux et Cercle Belge. — Marseille, 18 janvier 1895, X, p. 617.

547. *Pontée autorisée. Omission d'indication ou du chargement. Connaissement. Faute.* — Est responsable le capitaine qui, usant de la faculté accordée par la charte-partie de prendre une pontée, n'a pas pris la précaution de signer ses connaissements, en y indiquant le nombre de fûts chargés sur le pont et alors qu'en cours de route il s'est trouvé, par suite du mauvais temps, dans la nécessité de jeter à la mer une partie de ces fûts les vendeurs, comme les réclamateurs, dans l'ignorance de la prise d'une pontée, n'ayant pu la faire assurer avec le surplus de la cargaison. — Numa Vancauwenberghe c. cap. Hardx et E. Harris. — Dunkerque, 31 janvier 1889, IV, p. 665.

548. *Clause de la charte-partie. Quantité non spécifiée. Jet. Fortune de mer. Livre de bord. Preuve suffisante. Irresponsabilité.* — Lorsque la charte-partie autorise le capitaine à charger la marchandise sur le pont sans que la quantité ait été spécifiée, c'est au chargeur, qui prétend que c'est par suite du chargement sur le pont d'une trop grande quantité de marchandise, qu'il est devenu nécessaire, dans le cours du voyage, d'en jeter une partie à la mer, à établir que la quantité de marchandise chargée sur le pont était exagérée. S'il ne rapporte pas cette preuve, le livre de bord suffit à démontrer que le jet à la mer a été le résultat d'une fortune de mer et à dégager, par suite, la responsabilité du capitaine. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

549. *Petit cabotage. Droit de charger sur le tillac. Jet à la mer. Avarie commune.* — Dans la navigation au petit cabotage, le capitaine a le droit de charger des marchandises sur le tillac sans le consentement des chargeurs. Il suit de là que le jet pour le salut commun des marchandises ainsi chargées constitue une avarie commune à laquelle le fret, le navire et la cargaison doivent contribuer suivant les dispositions de l'article 401. — O'Sheelan et Cie c. veuve Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

550. *Avaries. Réception sans réserves. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine qui charge une marchandise sur le pont, sans autorisation spéciale, commet une faute; mais la réception sans réserves par le destinataire éteint toute action contre le transporteur, à raison des avaries survenues par suite de ce chargement. — Tardieu c. Cyp. Fabre et Assureurs. — Marseille, 4 juillet 1892, VIII, p. 109.

551. Allemagne. — *Connaissement. Autorisation. Avis spécial aux chargeurs. Inutilité.* — L'art. 567 décide que des marchandises ne peuvent être chargées sur le pont sans le consentement du chargeur. Mais, lorsque ce consentement est obtenu, le capitaine a pleine liberté de charger sur le pont ou dans l'intérieur du navire, suivant ce qui lui est le plus commode. — Muhle et Cie c. Kisten. — Trib. sup. hans., 14 juillet 1887, III, p. 461.

552. Angleterre. — *Jet de la pontée. Non-lieu à contribution.* — Malgré toute coutume opposée, le fait de charger des marchandises sur le pont, quand le connaissement stipule le contraire, constitue une violation de contrat. Le jet d'une pontée, ainsi faite sans le consentement du chargeur, ne donne lieu à aucune contribution. — Dixon et Cie c. Royal Exchange Shipping Cy. — Chambre des Lords, 7 décembre 1886, II, p. 722.

553. Belgique. — *Clause d'exonération. Inapplication.* — La clause par laquelle l'armateur stipule qu'il ne répond pas des fautes et négligences du capitaine ou des gens de l'équi-

page ne s'applique pas à un vice d'arrimage tel qu'un chargement sur le pont. — Albert de Bary c. cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

554. Danemark. — *Charte-partie. Jauge approximative. Pontée convenable. Droit d'appréciation.* — Lorsqu'un navire a été frété comme jaugeant un certain nombre de standarts environ, pour transporter *une pleine cargaison avec une charge de pont convenable*, le fret entier devant être payé pour la pontée comme pour le reste, l'appréciation de la quantité qui peut être chargée sur le pont appartient au capitaine. Si donc l'affréteur refuse de charger sur le pont au-dessus du bastingage fixe du navire, le capitaine a droit au fret afférent à ce qui aurait pu, selon lui, y être chargé sans danger, alors surtout qu'il y a une différence sensible entre ce qui a été embarqué par l'affréteur et l'estimation approximative de la jauge du bâtiment dans la charte-partie. Vainement l'affréteur alléguerait n'avoir pu trouver d'assureur, au lieu d'expédition, que sous la condition que la hauteur de la pontée ne dépasserait pas le bastingage fixe du navire. — Cap. Erickson c. Affréteur. — Copenhague, 14 juin 1893, X, p. 635.

555. Italie. — *Autorisation. Preuve. Connaissement.* — L'autorisation de charger sur le pont peut résulter du connaissement, mais c'est à celui qui l'invoque à en fournir la preuve. — Villa c. Cie Morelli. — Gênes, 8 mai 1887, III, p. 766.

C. — *Autres cas.*

556. France. — *Avaries. Force majeure. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine n'est point responsable des avaries occasionnées pendant la route à la cargaison par un événement de force majeure. — Bagge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Nantes, 28 novembre 1891, VIII, p. 359.

557. *Avaries. Fortune de mer et faute du capitaine. Responsabilité. Restriction.* — Il y a lieu de limiter la responsabilité du capitaine et de ne pas mettre à sa charge la totalité des avaries, quand il est certain qu'une partie desdites avaries est due à des fortunes de mer. — Lallement et Cie c. cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

558. *Avaries. Indemnité. Arbitrage. Expertise.* — L'indemnité à accorder aux réclamateurs pour avaries doit être fixée par expertise. Le capitaine n'est pas tenu de subir les résultats d'un arbitrage convenu entre les réclamateurs et les vendeurs de la cargaison. — Neufeld c. cap. Partridge. — Rouen, 11 août 1886, II, p. 647.

559. *Bois en vrac. Avaries intrinsèques. Bon état. Mention d'embarquement.* — La mention, imprimée sur le connaissement, que la marchandise a été embarquée en bon état et bien conditionnée, n'a d'effet qu'en ce qui concerne l'état extérieur du chargement, que le capitaine a pu constater à l'embarquement. Elle ne peut donc avoir pour conséquence de rendre le capitaine responsable des avaries intrinsèques souffertes par un chargement de bois en vrac antérieurement à l'embarquement, le capitaine n'ayant pas la compétence technique nécessaire pour être juge de ces avaries. — Got c. Schiaffino. — Marseille, 15 novembre 1894, X, p. 457.

560. *Manquant. Signature du connaissement.* — Le capitaine qui certifie, par sa signature sur le connaissement, l'existence à bord de la marchandise est personnellement responsable du manquant. — Magasins Généraux de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

561. *Manquant. Connaissement non signé. Responsabilité.* — Quand un manquant est constaté au débarquement, le capitaine ne peut dégager sa responsabilité, en alléguant qu'il n'a pas signé le connaissement, s'il résulte, d'ailleurs, des circonstances de la cause, que ledit capitaine a accepté sans observation le connaissement dont s'agit, et qu'il s'en est servi chaque fois qu'il en a eu besoin, absolument comme s'il l'avait signé lui-même. — Cap. Milnes c. Rœderer. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

562. *Manquant. Connaissement. Preuve contraire. Tiers porteur.* — Le déficit constaté sur le chargement à l'arrivée peut être mis par le tiers porteur du connaissement à la charge du capitaine, alors même que celui-ci établirait qu'il a été réellement chargé une quantité moindre que celle que le connaissement accuse. — Victor Vaisse et Cie c.

cap. Vananatzas. — Marseille, 18 mai 1892, VIII, p. 105.

563. *Manquant. Quantité délivrée. Même quantité reçue. Preuve.* — Lorsque le poids délivré est inférieur au poids porté au connaissement, l'omission de la clause «poids inconnu» n'a pas pour effet de rendre le capitaine responsable du déficit, s'il est prouvé que la quantité délivrée est égale à la quantité reçue. — Lerat c. cap. Hamstrum. — Hâvre, 2 mai 1893, IX, p. 39.

564. *Manquant. Faussets anciens. Mauvais conditionnement des fûts signalé avant l'embarquement. Absence de réserves.* — Lorsqu'à l'arrivée d'une cargaison, les experts constatent un déficit et l'attribuent à des faussets anciens, datant d'une époque antérieure au départ du navire, l'affréteur doit supporter ce déficit, alors surtout que le mauvais conditionnement des fûts contenant la marchandise lui avait été signalé lors de l'embarquement. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

565. *Manquant. Livraison de tout ce qu'il y avait à bord. Loi anglaise.* — D'après la loi anglaise, le capitaine n'est pas responsable des manquants, même en l'état de l'énonciation signée par lui d'une quantité reçue supérieure à la quantité débarquée, s'il est établi qu'il a livré tout ce qu'il avait à son bord, et s'il n'est pas prouvé contre lui qu'un détournement ait eu lieu en cours de route. — Antonin fils de Roux c. cap. Petersen. — Marseille, 29 juin 1893, IX, p. 217.

566. *Manquant. Tirage au sort des marchandises saines et sans marques. Acte provisoire. Usages du Hâvre.* — Le tirage au sort des balles de coton saines et sans marques, ou portant des marques étrangères au chargement, fait entre les réclamateurs, n'a jamais qu'un caractère purement provisoire, et les réclamateurs ont toujours le droit, après vérification, de ne point accepter ces marchandises si la qualité et le poids s'éloignent trop de ceux de la partie sur laquelle ils ont des manquants. Tels sont les usages du Hâvre. — Siegfried c. Langstaff. — Hâvre, 26 juillet 1887, III, p. 289.

567. *Clause d'exonération de la casse ou du coulage. Jet à la mer. Omission des formalités.* — Sont valables les clauses de non-responsabilité d'avaries de casse ou coulage insérées dans les connaissements, et elles doivent profiter au capitaine, tant qu'une faute déterminée n'est pas prouvée à sa charge. Les formalités imposées par les art 410, 412 du C. com., pour le jet à la mer, ne sont pas applicables, quand le jet est opéré comme conséquence de la casse ou du coulage. — Pfeiffer c. Chargeurs Réunis. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 636.

568. *Clause «ne répondant pas du coulage.» Citernes à pétrole.* — La clause « ne répondant pas du coulage des liquides » n'a pas pour effet d'affranchir le capitaine de la responsabilité de ses fautes, mais elle crée en sa faveur une présomption, qui met à la charge du réclamateur de la marchandise la preuve de la faute qui a occasionné le manquant. Spécialement, le capitaine n'est pas responsable de l'introduction de l'eau dans les citernes à pétrole, quand il n'est pas établi qu'il ait négligé de tenir les citernes en bon état, et que, d'ailleurs, la fortune de mer explique l'introduction de l'eau. — Desmarais frères c. cap. Carter. — Hâvre, 16 juin 1891, III, p. 157.

569. *Clause d'exonération du bris.* — Lorsque le capitaine n'a accepté le chargement à l'embarquement que sous les réserves stipulées ordinairement sur les connaissements, il n'est responsable du bris que s'il est prouvé provenir d'une faute par lui commise. —Génestal et Delzons c. Roy et Lebreton. — Rouen, 26 janvier 1894, IX, p. 736.

570. *Clause d'exonération du poids et des vices d'emballage.* — Les clauses d'un connaissement, aux termes duquel le capitaine ne répond ni du poids ni des vices de l'emballage, ont pour effet de décharger le capitaine de toute responsabilité, à moins qu'une faute ne soit constatée et démontrée à son encontre. — Canetti et Cie c. Cie Florio Rubattino. — Marseille, 29 avril 1891, VII, p. 41.

571. *Clause «poids et quantités inconnus». Effet. Charge de la preuve.*— La mention « poids et quantités inconnus », mise sur un connaissement, n'a pas pour conséquence de priver celui qui prend livraison de tout recours

contre le capitaine. Elle met seulement à sa charge la preuve de la quantité à fournir par le navire, et celle de la faute qui a pu amener une perte partielle de la marchandise. — Domergue et Gabian c. Pappa et Cie et Cie Générale de transports ; — Seine, 16 avril 1886, III, p. 37.— Cie des Bateaux du Nord c. Frugès ; — Bordeaux, 19 mai 1899, VI, p. 252. — Cap. Dickinson c. Magasins et Entrepôts de Paris ; — Dunkerque, 23 décembre 1890, VII, p. 672.—Cyprien Fabre c. James Knotts ;—Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

572. *Clause « poids inconnu ». Déficit anormal. Nombre de sacs.*— Malgré la clause «poids inconnu,» insérée dans les connaissements, le capitaine est responsable du déficit constaté à l'arrivée, quand ce déficit dépasse de beaucoup le déchet ordinaire de route. Le capitaine ne peut pas s'affranchir de cette responsabilité en présentant un nombre de sacs égal à celui embarqué, quand l'origine de ces sacs n'a pu être controlée. — Cap. Gibb c. Lavergne ; — Dunkerque, 19 juin ; Douai, 24 décembre 1888, IV, p. 631 ;—Fils de Roux c. cap. Smith. — Marseille, 13 août 1889, V, p. 386.

573. *Clause « que dit être ». Effet. Nombre exact des colis.* — La clause « que dit être », ou tout autre similaire, insérée dans un connaissement, ne peut s'appliquer qu'au poids ou à la qualité, dont il n'est pas permis au capitaine de contrôler l'exactitude lors de l'embarquement. Mais elle ne saurait dispenser le capitaine de rendre le nombre de colis qu'il a reçu à son bord. — Servel et fils c. cap. Stewart ; — Marseille, 14 mars 1887, II, p. 706.—Pierre Becker et Ilardi c. cap. Stacey ; — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 506. — Beau c. cap. Partridge ; — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160.

574. *Clause « poids et contenu inconnus ». Portée. Charge de la preuve. Nombre exact des colis. Raisins secs.* — Les clauses d'un connaissement : « poids et contenu inconnus » ou autres semblables ont pour but de rejeter sur le chargeur le fardeau de la preuve, en ce qui concerne le poids, l'état et la qualité de la marchandise ; et leur portée est d'indiquer que les déclarations faites par le chargeur n'ont pas été vérifiées par le capitaine. Mais elles ne sauraient exonérer ce dernier de l'obligation qu'il a de délivrer le nombre exact de colis qu'il a reçu à bord de son navire. Spécialement, en ce qui concerne des sacs de raisins secs, le capitaine n'est pas libéré parce qu'il a offert au réceptionnaire sur la quantité totale quelques toiles vides plus ou moins déchirées, la nature même de cette marchandise lui permettant de retrouver dans la cale pour livrer tel quel au réceptionnaire ce qui a pu s'échapper des sacs ; faute de ce faire, le capitaine doit payer la valeur intégrale du manquant. — Soula c. Witham et Son. — Bordeaux, 9 novembre 1888, IV, p. 550.

575. *Clause « poids inconnu». Usages de la mer Noire. Chargement en vrac sans séparation. Absence de faute du capitaine. Répartition proportionnelle des quantités réellement délivrées.* — Les connaissements ayant été signés par le capitaine « poids inconnu », suivant les usages des ports de la mer Noire, s'ils portent que la marchandise (l'orge dans l'espèce) a été chargée en vrac avec d'autre orge sans séparation, ou si la séparation n'a été faite qu'au moyen de nattes, et a été pourtant insuffisante pour empêcher le mélange, aucune faute ne peut être reprochée au capitaine à raison du chargement ; s'il n'a, d'ailleurs, commis aucune faute pendant la traversée et le déchargement, les marchandises doivent être réparties entre les réclamateurs, proportionnellement aux poids portés aux connaissements ; le déficit doit être réparti entre eux dans la même proportion, et les chargeurs doivent en tenir compte à leurs acheteurs respectifs. — Cap. Mackay c. Réclamateurs. — Hâvre, 4 juillet 1888, IV, p. 161.

576. *Marques. Clause d'irresponsabilité. Effets. Présomption d'irresponsabilité. Faute du capitaine. Responsabilité.* — La clause d'un connaissement, par laquelle il est stipulé que le capitaine n'est pas responsable pour oblitération, inexactitude ou absence des marques, a pour effet d'exonérer le capitaine de la présomption de faute qui pèse généralement sur lui, lorsqu'il offre aux réclamateurs des marchandises ne portant

pas les marques spécifiées au connaissement, et de mettre à la charge des réclamateurs la preuve de l'existence d'une faute commise par le capitaine. En conséquence, lorsqu'un connaissement indique les marques des marchandises, et que le capitaine ne représente pas, à l'arrivée, des marchandises portant ces marques, mais des marchandises portant des marques différentes, il résulte de ces fait une preuve suffisante de faute à la charge du capitaine, qui doit être déclaré responsable vis-à-vis des réclamateurs. — Watts Ward c. Breckenridge ; — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146. — Nœgely et Cie c. Budd ; — Marseille, 13 février 1888, IV, p. 304. — Fils de Roux c. cap. Smith ; — Marseille, 13 août 1889, V, p. 386.

577. *Marques. Différence. Embarquement. Baraterie.* — Le fait par le capitaine d'avoir reçu à bord des marchandises autres que celles portant les marques désignées au connaissement, ne saurait être considéré comme une baraterie de patron à l'égard des réclamateurs tiers-porteurs du connaissement.— Siegfried c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 26 juillet 1887, III, p. 289.

578. *Clause de non-garantie des marques et du nombre. Connaissement et renvoi à la loi américaine de 1893. Nullité. Force majeure. Capitaine. Preuve à faire. Sacs de grains. Manquants. Vidange. Vice d'arrimage.* — Si une clause du connaissement soumet le contrat de transport aux prescriptions de la loi américaine du 12 février 1893, une autre clause qui exonérerait le capitaine des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, serait nulle en tant qu'on voudrait lui donner pour effet d'affranchir l'armement d'une faute du capitaine. Cette dernière clause n'aurait pas même l'effet de faire supporter la preuve de la faute aux réclamateurs, et elle laisserait au capitaine la charge d'établir l'absence de force majeure. Spécialement, en l'état de cette double clause, lorsque des sacs de grains ont été reçus en bon état apparent et qu'il est constaté à la livraison des manquants sur une première partie et, sur un certain nombre de sacs d'une seconde partie, qu'ils sont sans marques, déchirés et raccommodés, et, sur d'autres, qu'ils sont en vidange par suite d'accrocs qu'ils ont subis, les transporteurs sont responsables intégralement de ce déficit et de cette non-conformité des colis, s'ils n'établissent pas qu'ils doivent être attribués à une fortune de mer, mais s'il est constant, au contraire, que les avaries sont dues à un vice d'arrimage. — Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

579. *Mention au connaissement. Nombre total des colis. Réserve « tant de balles en moins». Balles et bottes.* — La mention insérée par le capitaine dans un connaissement du nombre total des colis destinés à un réclamateur ne peut le dispenser de délivrer le nombre de balles et de bottes dont ils se composent, alors que le connaissement indique le nombre exact de chaque sorte, et que cette mention du nombre total est suivie de la réserve « tant de balles en moins ». — Ludemann c. Cie des Chargeurs réunis.— Hâvre, 24 novembre 1889, V, p. 500.

580. *Déchet de route. Déchet de déchargement.* — Le capitaine n'est pas responsable du déchet normal de route. Il y a lieu également de tenir compte au capitaine du déchet qui a pu résulter des opérations du chargement et du déchargement. — Cie des bateaux du Nord c. Frugès. — Bordeaux, 29 mai 1890, VI, p. 252.

581. *Déchet de route. Connaissement sans réserves.* — Le capitaine qui signe des connaissements sans réserves doit remettre au destinataire toute la quantité portée au connaissement, sous déduction cependant du déchet de route dont il n'est pas responsable. — Durand c. Hubeau ; — Marseille, 12 mai 1891, VII, p. 45. — Hubeau c. Nielsen ; — Marseille, 26 janvier 1892, VII, p. 439.

582. *Déchet de route. Bois de campêche.* — Le déchet de route sur les bois de campêche, et pour un voyage de 72 jours, dépasse ordinairement 5 0/0. — Durand c. Hubeau. — Marseille, 12 mai 1891, VII, p. 45.

588. *Déchet de route. Bois de campêche. Variation de 12 0/0.* — Pour les bois de campêche, le déchet de route est très variable, et spécialement, pour une marchandise qui comprenait beaucoup de racines et qui a

été exposée longtemps à quai à l'air libre, on peut admettre un déchet de 12 0[0. — Hubeau c. cap. Nielsen. — Marseille, 26 janvier 1892, VII, p. 439.

584. *Déchet de route. Boucauts de sucre des colonies. Plaques de métal.* — L'existence de plaques de métal recouvrant des nœuds ou des trous du bois sur des boucauts de sucre, est un fait courant dans l'emballage des sucres des colonies. Il ne suffit donc pas, à lui seul, pour faire mettre à la charge du capitaine le déficit reconnu sur la marchandise, alors que ce déficit correspond au déchet de route normal. — Cap. Malato c. Loiret et Parquier. — Marseille, 24 mai 1892, VIII, p. 107.

585. *Marchandises couvertes. Capitaine non obligé d'en vérifier la qualité avant l'embarquement. Marchandise délivrée ayant l'apparence de celle reçue.* — On ne peut reprocher au transporteur et au capitaine de ne pas avoir contrôlé, avant l'embarquement, au moins la nature *in genere* des marchandises qui leur ont été présentées couvertes ; cet examen, contraire à la promptitude avec laquelle s'effectue le chargement des navires, aurait, en outre, le grave inconvénient de compromettre la conservation des marchandises au cours du voyage. — Il en est ainsi surtout lorsque la marchandise délivrée a l'apparence de la marchandise reçue. — Pierce Becker c. Ilardi et Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

586. *Mélange. Grains. Frais de triage. Charge des réclamateurs. Usages de Dunkerque.* — Lorsque, de deux experts, l'un a été nommé sur requête pour constater l'arrimage, et l'autre n'a visité la marchandise qu'après son déchargement et sans en avoir reçu la mission, et que le premier de ces deux experts déclare que le capitaine avait pris toutes les précautions d'usage pour séparer les diverses parties de grains et graines chargées en vrac à bord de son navire, ledit capitaine ne peut, malgré les prétentions contraires du second expert, être déclaré responsable du mélange qui s'est produit pendant le déchargement. Il en est ainsi surtout lorsque le déchargement a été opéré par les ouvriers des réclamateurs, et ces derniers doivent seuls supporter les frais qui ont été faits pour trier dans la partie mélangée les grains et graines revenant à chacun. Tels sont les usages de Dunkerque. — Cap. Atchison c. veuve Bernaert et Morin. — Dunkerque, 27 décembre 1887, III, p. 694.

587. *Mélange dans la cale. Plusieurs destinataires. Blés durs et blés tendres.* — Lorsque des blés durs et des blés tendres, à destination de divers, ont été mélangés dans la cale, s'il n'est relevé aucun vice d'arrimage, le capitaine doit être mis hors de cause. — Scaramanga Manoussi et Cie c. Cie des Docks. — Marseille, 28 juillet 1888, IV, p. 174.

588. *Pacotille. Perte. Vente par les douanes.* — Le capitaine ne peut être tenu pour responsable de la perte de la chose confiée, lorsque cette perte est le résultat des conditions dans lesquelles s'effectue l'opération convenue. Il en est particulièrement ainsi lorsque, le capitaine ayant accepté de charger à son bord des marchandises de pacotille, ces marchandises ont été vendues au débarquement par les douanes et que le produit de cette vente a couvert à peine le montant du double droit. — Bache c. cap. Bourge. — Hâvre, 20 avril 1891, VII, p. 30.

589. *Soustraction de marchandises à bord. Fait des gens de l'équipage. Responsabilité du commettant.* — Au cas de soustraction, en cours de voyage, d'une partie de la marchandise chargée, si cette soustraction parait avoir été commise par les gens de l'équipage, le capitaine est responsable du fait de ceux-ci, considérés comme ses préposés, et en même temps de sa négligence personnelle pour n'avoir pas empêché cette soustraction. — Société commerciale d'aff:ètements c. cap. Hunter. — Hâvre, 18 juin 1894, X, p. 248.

590. ANGLETERRE. — *Clause d'exonération. Dommages causés par les rats. Inapplication.* — La clause d'un connaissement qui exonère le capitaine de la responsabilité des avaries causées par les « dangers de la mer » ne s'étend pas aux dégâts causés directement ou indirectement par les rats. Il en serait autrement si le capitaine établissait que les rats ont été introduits dans le navire par les chargeurs. — Pandorf Cy c. Hamilton Fraser Cy. — Cour supr. de judicature, 9 août 1886, II, p. 336.

591. *Clause d'exonération de la rouille. Interprétation.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur de toute responsabilité pour la rouille,

ne comprend que l'avarie provenant de la rouille même de la marchandise, et non pas l'avarie provenant du contact de la marchandise avec un corps rouillé. — Barow c. National Steamship C° — Cour du Lord Maire, 12 mai 1891, VII, p. 169.

592. *Clause d'exonération « de la rouille, du coulage, poids, bris, marques, nombres, mesure et contenu ».*— Cette clause exonère le capitaine de toute responsabilité pour un manquant en nombre, du moment qu'on n'établit à sa charge aucune fraude ni aucune faute précise.—Cour de la Cité de Londres, 13 novembre 1888, IV, p. 574.

593. *Connaissement. Exception de rouille. Cuirs. Inapplication.* — La clause du connaissement exceptant la rouille doit s'entendre de la rouille que les marchandises sont de nature à produire elles-mêmes. Conséquemment, le capitaine est responsable des avaries causées par la rouille à des cuirs, marchandise qui, par sa nature, n'est pas oxydable.—Barrow c. William et Co.— Haute-Cour de justice, 4 novembre 1890, VI, p. 467.

594. *Clause autorisant à mettre à terre. Déchargement trop rapide. Manquant. Responsabilité.* — Le capitaine qui use de la faculté, que son contrat d'affrètement lui réserve, de mettre lui-même à terre sa marchandise, est responsable du manquant constaté lors de la pesée, s'il a déchargé avec une rapidité exagérée et s'il n'a pris ensuite aucune précaution pour empêcher le vol. Et il invoquerait vainement la clause de son connaissement qui déclare que sa responsabilité cesse dès que la marchandise a quitté le port. — Proctor et fils c. Armateurs. — Assises de Leeds, 10 août 1891, VII, p. 331.

595. *Manquant. Connaissement. Force probante. Preuve contraire.*— Lorsque le connaissement contient, pour l'armateur, l'obligation stricte et formelle de charger et de délivrer la quantité indiquée, l'armateur ne peut être affranchi de la responsabilité des manquants qu'en établissant une erreur de compte et en prouvant que le capitaine a bien délivré tout ce qu'il avait reçu. — Lishman c. Christie. — Cour supr. de judicature, 23 juin 1887, III, p. 215.

596. *Manquant. Capitaine tenu de signer n'importe quel connaissement. Quantité indiquée insuffisante pour établir le manquant. Preuve par témoins.* — Lorsque le capitaine était tenu, d'après la charte-partie, de signer n'importe quel connaissement, la quantité portée au connaissement, représenté par le chargeur, pour réclamer sa marchandise, ne peut avoir aucune influence sur la constatation du manquant. Mais, si le chargeur prouve, par témoins, qu'il a mis à bord une certaine quantité de marchandises, et s'il établit en même temps, par une enquête faite au port de destination, que le capitaine n'a délivré qu'une quantité inférieure à celle qu'il avait embarquée, l'armateur et le capitaine doivent être déclarés responsables de ce manquant, à moins qu'ils ne fournissent une justification suffisante de la manière dont il s'est produit. — Stephen et Mawson c. Saeker. — Haute-Cour de justice, 15 décembre 1887, III, p. 743.

597. *Marques. Erreur sur le connaissement. Délivrance identique au chargement. Irresponsabilité.* — En cas d'erreur dans les marques inscrites au connaissement, le capitaine est irresponsable s'il ne peut y avoir doute sur l'identité de l'objet chargé et de l'objet délivré. — The British Shipowners C°. c. Grimond. —Cour du Shériff de Dundee, 10 septembre 1886, II, p. 339.

598. *Amarrage défectueux. Accident de navigation. Non-assimilation.* — L'avarie qui provient de ce que l'amarrage était défectueux, ne constitue pas un accident de navigation. — La surveillance des autorités n'empêche pas le capitaine de rester responsable de ses fautes, alors surtout que le connaissement ne contient pas la clause de négligence. — Cour de la Cité de Londres, 20 octobre 1890, VI, p. 308.

599. BELGIQUE. — *Avarie. Vice propre. Charge de la preuve.* — Pour que le capitaine puisse échapper à sa responsabilité, il doit prouver l'avarie par vice propre. — Collignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

600. *Chargement. Avaries. Responsabilité. Vice propre. Force majeure.* — En principe, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge, et sa responsabilité

ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure. L'insuffisance d'un des engins essentiels du navire constitue un vice propre, et il importe peu, à cet égard, que le vice ait pu rester caché après une inspection du navire. — Montigny et Preudhomme c. cap. Weberweg. — Anvers, 23 novembre 1885, II, p. 70.

601. *Avarie. Tuyau brisé. Absence de fortune de mer.* — En principe, le capitaine est responsable de toute avarie au chargement, à moins qu'il ne prouve la force majeure (fortune de mer). Quand l'avarie est due à l'eau qui s'est introduite par un tuyau brisé, il doit prouver que cette rupture est due à une fortune de mer. A défaut d'une preuve directe résultant d'une expertise concluante, il peut fournir une preuve indirecte, celle résultant du bon état du navire, attesté par un procès-verbal régulier de visite, d'un certificat de classification pour les assureurs et d'autres documents probants. A défaut de pareille preuve, le capitaine doit être déclaré responsable. — Koch et Reis c. cap. Lauwereyns. — Anvers, 2 décembre 1887, IV, p. 88.

602. *Echauffement. Grains.* — Le capitaine n'est pas responsable de l'échauffement du froment arrivé dans la cale voisine de la chaufferie. — Collignon c. cap. Fair. — Anvers, 18 mars 1886, IV, p. 188.

603. *Connaissement constatant que la marchandise est en bon état. Mauvais état apparent d'embarquement.* — En principe, le capitaine qui délivre un connaissement constatant que la marchandise est en bon état, est responsable vis-à-vis du porteur du connaissement, s'il est prouvé que la marchandise était en mauvais état lors de son embarquement et que ce mauvais état fût assez apparent pour que le capitaine n'ait pu, sans négligence, ne pas s'en apercevoir. — Cap. Balsen c. Hertogs. — Anvers, 3 mars 1888, IV, p. 90.

604. *Manquant. Faute du capitaine. Destinataire. Charge de la preuve.* — C'est au destinataire à prouver que le manquant dont il se plaint est dû à la faute du capitaine, l'article 1315, § 2, du Code civil, d'après lequel c'est à celui qui se prétend libéré à établir sa libération, ne pouvant être appliqué au transporteur après la réception de la marchandise. — Anvers, 1er avril 1893, IX, p. 261.

605. *Manquant. Défaut de constatation contradictoire.* — Le destinataire n'est pas recevable à agir contre le capitaine du chef du manquant, lorsqu'il n'a pas fait constater, contradictoirement avec le capitaine, les quantités délivrées, peu importe que le capitaine ait calculé son fret sur les quantités à lui renseignées par le destinataire. — Cap. Brown c. Van Beylen. — Anvers, 9 mars 1887, III, p. 92.

606. *Manquant. Clause « que dit être, poids inconnu ».* — Lorsqu'une expédition est faite sous l'empire d'un *through bill of lading*, portant, entre autres, la clause « que dit être, poids inconnu », en cas de constatation d'un manquant à l'arrivée, le destinataire doit s'adresser, non pas au steamer, dernier transporteur, ou au déclarant en douane, mais au capitaine du steamer qui a délivré le *through bill*. — Van Gend c. cap. Weyer, Depoorter et Pottieuw. — Anvers, 13 juillet 1887, III, p. 344.

607. *Manquant. Chilots de Constantinople. Rendement en poids. Clause « poids inconnu ».* — Le capitaine qui s'engage au transport d'une quantité de chilots de Constantinople d'une certaine marchandise, ne saurait être rendu responsable de ce que, au déchargement, les chilots n'ont donné qu'un rendement en poids inférieur à celui indiqué dans les connaissements, ceux-ci portant la clause « poids inconnu ». — Anvers, 5 mai 1885, I, p. 250.

608. *Clause « poids inconnu ». Faute.* — Un capitaine argumente vainement de la clause « poids inconnu » lorsqu'il a commis une faute. — Mendl frères et Cie c. cap. Fleuring. — Anvers, 3 janvier 1891, VI, p. 577.

609. *Marques. Clause d'exonération. Identité de la marchandise. Preuve à faire.* — La clause « les marques et les qualités sont inconnues au capitaine, et il n'est pas garant pour la livraison erronée, ni pour les dommages résultant de ce que les marques et les numéros sont indistincts, illisibles, effacés, absents ou erronés », ne met le capitaine à l'abri que s'il démontre que la marchandise qu'il délivre est identiquement celle qu'il a reçue à l'embar-

quement. — J. A. de Meyer c. cap. Bohmann. — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 342.

610. *Marques. Clause de non-responsabilité.* — La clause que le capitaine ne répond pas des marques le met bien à l'abri de recours pour erreurs, mais à la condition qu'il prouve que les balles qu'il offre au débarquement sont bien celles qu'il a reçues à l'embarquement pour ce destinataire. — Claus et Cie c. cap. Meyer. — Anvers, 31 mars 1888, IV, p. 91.

611. *Marques. Clause de non-garantie. Preuve de l'identité.* — Nonobstant la clause de non-garantie, le capitaine ne peut délivrer une marchandise portant une autre marque, qu'à la condition de démontrer l'identité de la marchandise qu'il délivre avec celle qu'il a embarquée pour le destinataire. — Anvers, 25 septembre 1890, VI, p. 325.

612. BRÉSIL. — *Allège. Cale. Marchandise. Séjour excessif.* — Le capitaine répond du dommage survenu à la marchandise qui a séjourné trop longtemps dans la cale de l'allège, et qui a été tardivement déchargée en dehors de toute faute du destinataire. — Abranche et Cie c. Cie de Navigation du Pacifique. — Rio, 9 février 1891, VIII, p. 406.

613. DANEMARK. — *Madriers. Second. Reçu. Manquant sur le nombre du connaissement.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le navire doit recevoir une cargaison complète de madriers, qui doivent être amenés au navire sans indemnité d'allèges pour le capitaine, et que la cargaison a été amenée au navire au moyen de trains de bois flottés, et que, avant son chargement, le second a procédé au compte des madriers et a délivré à l'affréteur un reçu constatant le nombre des pièces faisant partie du train, le capitaine doit, malgré la réserve qu'il a faite sur le connaissement, relativement au nombre des madriers, payer une indemnité à l'affréteur pour le nombre de madriers qui, lors du déchargement, se trouvent en moins de celui indiqué sur le reçu délivré par le second, et cela bien qu'il soit prouvé que tout ce qui a été chargé sur le navire se retrouve intégralement lors du déchargement. — Copenhague, 26 octobre 1892, IX, p. 768.

614. *Poids de la cargaison. Mention au connaissement. Usage du port de chargement. Protestation. Responsabilité.* — Lorsque le capitaine, par suite d'un usage en vigueur au port de chargement, usage que les armateurs auraient dû connaître et prendre en considération lors de l'affrètement, a été empêché, lors de la signature des connaissements, de se décharger de la responsabilité concernant le poids de la cargaison, il doit s'assurer que le poids indiqué dans les connaissements a été réellement chargé sur le navire et, après avoir reçu et contrôlé les marchandises, il ne peut, par une simple protestation, se soustraire à la responsabilité du poids indiqué dans les connaissements. — Copenhague, 24 juillet 1889, VI, p. 335.

615. *Manquant. Absence de fortune de mer. Responsabilité* — Lorsqu'un manquant se produit sur le poids porté au connaissement, et qu'il n'est prouvé aucune fortune de mer non imputable au capitaine, celui-ci répond de la diminution du poids et doit subir une réduction proportionnelle du fret. — Hermansen c. Peter. — Landsoverret de Viborg, 3 avril 1883, I, p. 178.

616. *Manquant. Clause « poids inconnu ». Protestation.* — Si le destinataire reçoit des marchandises dont le connaissement porte la clause « poids inconnu », et qu'il y constate un manquant, il doit protester lors du déchargement ou tout au moins avant le départ du navire. Sinon sa protestation est nulle. — Davidson c. Christensen. — Copenhague, 3 décembre 1886, III, p. 347.

617. *Clause « poids et contenu inconnus ». Vol à bord.* — La clause du connaissement « poids et contenus inconnus, sans aucune responsabilité du dommage, » n'affranchit pas le capitaine de l'obligation de réparer le préjudice causé par le vol d'un matelot. — Ch. de com. de Copenhague, 18 janvier 1889, VII, p. 589.

618. *Marques indiquées au connaissement. Absence sur les marchandises délivrées. Clause « contenu et poids inconnus ». Inapplication.* — La clause « contenu et poids inconnus » n'a pas pour effet de dispenser le capitaine de livrer des sacs portant les marques spécifiées au connaissement. — Blomberg c. Stokkebye. — Copenhague, 4 février 1886, III, p. 353.

619. *Clause « mesure inconnue ». Favn. Nombre inférieur au chiffre du connaissement. Fret. Règlement d'après le poids du connaissement.* — Le capitaine qui, pour transporter une cargaison de bois de Suède en Danemark, a stipulé le fret à tant par *favn* (mesure de capacité) chargée et qui a signé le connaissement mentionnant le nombre des *favne* chargées, sous la réserve « mesure inconnue », est réputé avoir par là décliné l'obligation de livrer au destinataire le nombre de mesures indiquées dans le connaissement, alors que le chargeur a signé cet acte sans faire d'objection contre la réserve en question. Le capitaine ne peut, en conséquence, être responsable que si le réceptionnaire prouve qu'il a été chargé sur le navire plus de marchandises que le capitaine ne lui en a livré. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

620. Echelles du Levant. — *Clause « que dit être ». Marchandises. Etat extérieur. Responsabilité limitée.* — La clause du connaissement « que dit être » ne dégage la responsabilité du capitaine qu'en ce qui concerne l'état extérieur des marchandises et leur état intérieur lors seulement qu'elles sont livrées dans l'état extérieur où elles ont été reçues. En conséquence, le capitaine reste responsable dans le cas où il a été constaté par expertise que les caisses contenant les marchandises ont été déclouées et imparfaitement reclouées ou se trouvent sans couvercle et que des marchandises ont été perdues. — Alphonse Guillois c. Messageries maritimes. — Tribunal consulaire de France à Constantinople, 9 février 1894, X, p. 96.

621. Italie. — *Clause « en bon ordre ». Marchandise habituellement humide.* — La clause d'un connaissement, portant qu'une marchandise chargée en vrac a été chargée en bon ordre et en bon conditionnement, ne s'applique qu'à la qualité ordinaire de la marchandise d'après les conditions météorologiques du lieu de charge. En conséquence, lorsqu'il s'agit d'une marchandise qui, en raison de sa provenance, est habituellement humide, la clause précitée ne saurait obliger le capitaine à livrer cette marchandise à l'état sec. Il en est surtout ainsi, quand le capitaine justifie que la mouillure, dont on voudrait le rendre responsable, ne s'est produite ni en cours de route ni au moment du chargement. — Cie du gaz c. Mac Gregor. — Catane, 27 novembre 1885, III, p. 228.

622. *Clause « poids, quantité et qualité inconnus ». Déficit.* — La clause : « poids, quantité et qualité inconnus » rend moins précises et indéterminées jusqu'à un certain point, les énonciations du connaissement, relatives à la quantité de marchandise chargée. — Dans ce cas, l'obligation du capitaine consiste à représenter une quantité approximativement correspondante à celle qui est portée au connaissement. Cette approximation se détermine en calculant le déchet habituel de chaque qualité de marchandise. — Fratelli Cassanello c. John Wite. — Gênes, 23 décembre 1888, IV, p. 583.

623. *Mélange. Certificat d'arrimage. Défaut. Preuve du cas fortuit.* — Si la marchandise chargée sur le navire s'est mélangée au cours du voyage avec une autre marchandise, et si le capitaine ne s'est pas pourvu d'un certificat de bon arrimage, le capitaine ou le consignataire qui le représente aura à établir que le mélange n'est pas résulté d'un défaut de chargement, mais bien d'un cas fortuit. — Banque de Gênes c. Noli. — Gênes, 17 juillet 1891, VIII, p. 153.

624. Norvège. — *Clause d'exonération du coulage. Effet.* — Lorsque, dans le connaissement, le capitaine a décliné la responsabilité du bris et du coulage, le propriétaire des marchandises ne peut obtenir de dommages-intérêts qu'en établissant que vraisemblablement le coulage provient d'une faute de l'équipage. — Christiania, 10 juin 1890, VIII, p. 364.

625. Pays-Bas. — *Clause d'irresponsabilité pour certains dommages. Validité.* — L'armateur et le capitaine du navire peuvent s'affranchir de la responsabilité légale pour avaries et perte de la cargaison, le cas de dol excepté, au moyen d'une stipulation expresse dans le connaissement, telle que l'irresponsabilité pour « loss or damages resulting from... stowage or contact wich other goods » ou pour « negligence, default or error in judgement of any of the servants or employers of the shipowners or otherwise ». Une telle clause n'est con-

traire ni à l'ordre public, ni aux bonnes mœurs. — Société anonyme Nederlandsche Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij c. Rorthals Altes. — Cassation néerlandaise, 18 novembre 1887, IV, p. 471.

626. Suède. — *Clause d'exonération des cas de force majeure. Rupture de tuyau. Certificat de visite.* — Lorsque le connaissement exonère le capitaine des avaries provenant de force majeure, le capitaine n'est pas responsable de la rupture d'un tuyau de vapeur survenue en cours de route, s'il prouve, par le certificat de visite annuelle, que ce tuyau était en bon état lors de cette visite. — Stockholm, 14 février 1891, VIII, p. 160.

627. Tunisie. — *Clause d'exonération de la casse.* — La clause exonérant le capitaine de la casse n'a d'autre effet que de mettre à la charge de l'affréteur ou du destinataire la preuve de la faute du capitaine. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

628. *Clause de non-garantie des marques. Clause « poids inconnu ».* — La clause d'après laquelle « l'armateur n'est pas responsable des confusions produites dans le déchargement par suite d'erreurs ou d'insuffisance de marques », laisse à la charge de l'armateur l'obligation de prouver que les marchandises qu'on lui a confiées étaient mal ou insuffisamment marquées. En tout cas, la clause dont il s'agit, ainsi que la clause « poids inconnu », cesse de produire son effet quand une faute est établie contre le capitaine. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

629. *Marques différentes de celles du connaissement. Réception à bord. Mention d'un poids supérieur au poids délivré.* — Commet une faute le capitaine qui reçoit à son bord des marchandises portant des marques différentes de celles indiquées sur les connaissements, et qui inscrit sur lesdits connaissements un poids notablement supérieur à celui qui lui a été livré. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line. — Ibid.

Section 2
Responsabilité à l'égard des tiers.

630. France. — *Abordage. Faute. Clause d'irresponsabilité.* — Lorsqu'un abordage est dû à la faute du capitaine, celui-ci ne peut dégager sa responsabilité en invoquant une clause d'irresponsabilité insérée dans le connaissement. — Assureurs c. Scotto et Freeman. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 531.

631. *Abordage maritime. Faute commune. Dommage. Responsabilité proportionnelle.* — Quand un abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, la responsabilité de chacun doit être appréciée d'après la gravité de leurs fautes respectives. — Powley Thomas c. cap. Geest. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

632. *Abordage. Faute des deux capitaines. Mort d'un matelot. Responsabilité égale.* — Les deux capitaines qui ont causé un abordage par faute commune sont également responsables de la mort d'un homme d'équipage qui a péri victime de cet abordage. — Vve Schæffer c. cap. Hubert et Cie des Abeilles, cap. Laurent et Cie Transatlantique — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

633. *Abordage. Faute commune. Quasi-délit. Responsabilité solidaire.* — La responsabilité de deux capitaines, auteurs fautifs d'un abordage, ayant sa source dans un quasi-délit, est, vis-à-vis des chargeurs, une responsabilité solidaire, régie par l'article 1214 du Code civil. — Powley c. cap. Geest ; — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582. — Gharmansi c. Cie Transatlantique ; — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35. — Mohammed Harzella c. Cie Transatlantique ; — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530. — Cie Transatlantique c. David Haddad. — Cass., 11 juillet 1892, VIII, p. 258.

634. *Abordage. Faute commune. Contribution différente. Responsabilité solidaire.* — La solidarité, prononcée au profit des chargeurs entre les deux capitaines, se trouve justifiée, alors même que les juges, appréciant la gravité respective des fautes de ceux-ci, ont réparti inégalement entre eux la contribution à la réparation due, cette répartition n'affectant que les rapports des deux codébiteurs entre eux, mais ne changeant pas la

nature de leur obligation et n'en modifiant pas la quotité au regard des parties lésées par l'abordage. — Cap. Geest et Cie c. Powley, Thomas et Cie. — Cassation, 1er juillet 1892, VIII, p. 6.

635. — *Faute commune. Action solidaire exercée contre le capitaine abordeur. Clause d'exonération inscrite dans les connaissements délivrés par l'abordé.* — Lorsque les chargeurs du navire, perdu dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, excercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements, dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé « de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine». Cette clause, insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes ; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas et Cie et Chargeurs du «Durley» c. cap. Geest. — Bordeaux, 16 décembre 1887, III, p. 582.

636. *Abordage. Pilote à bord. Responsabilité.* — La présence d'un pilote à bord n'exonère pas le capitaine de la responsabilité qui lui incombe en cas d'abordage. — Société des Chargeurs réunis c. Bensaude et Cie et Chegaray ; — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285.— Askiew c. Herrlich ; — Douai, 21 décembre, 1885, II, p. 515. — *Contrà* : Assurances générales c. Cie Hambourgeoise Américaine. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33.

637. *Accident. Marin blessé. Enfléchure en mauvais état. Capitaine. Défaut de surveillance.* — L'accident survenu à un marin tombé d'une enfléchure en mauvais état doit être considéré comme dû, partie au risque professionnel, partie au défaut de surveillance du capitaine ; et, par suite, celui-ci est passible de dommages-intérêts envers le blessé. — Guillou c. cap. Roy et syndic Hubeau. — Hâvre, 23 janvier 1894, X, p. 66.

638. *Billet. Aval. Obligation personnelle.* — Le capitaine du navire, qui souscrit un billet à ordre pour fournitures faites à son navire et qui avalise cet effet en son nom personnel, s'oblige personnellement à la dette.— Cap. Savaldelli c. Guirfa et Cie.— Hâvre, 7 avril 1886, II, p. 314.

639. *Pilote. Manœuvre de navigation. Responsabilité.* — La présence d'un pilote à bord ne saurait couvrir la responsabilité du capitaine pour les fautes inhérentes aux manœuvres ou aux règles générales de la navigation. — Assureurs c. Scotto. — Bordeaux, 1er décembre 1886, II, p. 532.

640. *Pilote à bord. Sinistre. Responsabilité.* — Le capitaine conserve tous ses droits de commandement, bien qu'il ait un pilote à bord. Par suite, il est responsable d'un sinistre arrivé à la suite d'une manœuvre à laquelle il ne s'est point opposé alors surtout que l'autorité maritime compétente, à laquelle la conduite du pilote a été soumise, a décidé que le pilote avait agi comme il convenait. — Carfantan et Cie c. Adam et Michel. — St-Brieuc, 19 mai 1889, et Rennes, 12 février 1890, VI, p. 247.

641. *Petit cabotage. Absence du pilote. Entrée dans un port. Connaissances insuffisantes. Faute. Responsabilité.* — Constitue une faute de nature à engager sa responsabilité le fait, par un capitaine au petit cabotage, de n'avoir point pris de pilote, bien qu'il en soit légalement dispensé, eu égard au tonnage de son navire et à son genre de navigation, lorsque, sans connaissance suffisante du port où il veut rentrer, il n'est pas par lui-même en état d'en éviter les difficultés. — Fouquet et Maris c. Fizel. — Rouen, 30 mai 1894, X, p. 173.

642. ALLEMAGNE. — *Pilote obligatoire. Manœuvre. Intervention inutile.* — D'après les lois allemande et anglaise, l'armateur n'est pas tenu de la faute commise par un pilote lamaneur, et le capitaine n'est pas obligé d'intervenir dans une manœuvre dirigée par un pilote obligatoire. — Thomas Harrison and Cy c. Cie des paquebots « Hamburg - Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft ». — Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, II, p. 712.

643. ANGLETERRE. — *Abordage. Pilote obligatoire. Responsabilité.* — Quand un abordage a été causé par la faute d'un pilote imposé par la loi, le capitaine abordeur est irresponsa-

ble. — Haute-cour de justice, 23 mars 1886, II, p. 62.

644. *Entrepreneur de déchargement.* — L'entrepreneur de déchargement n'est pas un employé du capitaine, mais un tiers avec lequel il a contracté et dont il n'est pas responsable. — Budgett c. Burmington. — Cour sup. de judic., 31 octobre 1890, VI, p. 463.

645. *Chenal. Remous. Avarie à un navire mouillé.* — Le capitaine d'un navire qui, entrant dans un chenal ou une rivière avec une vitesse excessive, détermine un remous tel qu'un autre navire est arraché de son mouillage, est responsable de l'avarie qu'il a ainsi occasionnée.—Nurse c. C. Campbell. — Cour du comté de Bristol, 14 janvier 1892, VII, p. 452.

646. *Commande de charbon. Faillite de l'affréteur. Capitaine responsable. Absence de recours contre le navire.* — Le capitaine, en cas de faillite de l'affréteur, reste responsable envers le marchand de charbon des quantités qu'il a prises et pour lesquelles il a remis des traites sur son affréteur. Le capitaine, en pareil cas, n'a, pour se faire rembourser, aucun droit sur le navire et sur le fret. — Cap. Morgan c. La Castlegate St. Sh. Cy. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 703.

647. Belgique. — *Abordage. Faute commune. Dommages. Répartition proportionnelle.* — En cas de faute commune, il convient de partager les dommages proportionnellement aux fautes commises. — Bruxelles, 13 février 1889, V, p. 97.

648. Egypte. — *Pilote à bord. Services imposés. Direction du navire.*— Malgré la présence à bord d'un pilote imposée par le règlement, le capitaine conserve toujours la direction et le commandement de son navire, et c'est au capitaine qu'incombe la responsabilité des avaries qui ont pu se produire au cours de la traversée. — Cie Nationale c. Assureurs.— Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

649. Italie. — *Entrepreneur de chargement. Manœuvre. Dommages aux tiers.* — Le capitaine et, par son intermédiaire, l'armateur ou propriétaire du navire est responsable des dommages arrivés aux tiers, par suite des manœuvres qui s'exécutent à bord de ce navire. Et il n'est pas affranchi de cette responsabilité par ce fait que l'opération du chargement, durant laquelle est survenu l'accident, a été exécutée par un entrepreneur, puisque le capitaine est toujours dans l'obligation de diriger et de surveiller tout ce qui se passe sur le navire et ce qui concerne sa conduite. — Nord Deutsche Lloyd c. Férello et Vacarezza. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 302.

650. Suède. — *Contrebande. Objets introduits sur un navire par une personne du bord à l'insu du capitaine. Responsabilité de ce dernier.* — Si l'on trouve sur le navire des objets soumis aux droits et empaquetés ou dissimulés de telle sorte que l'intention de les introduire en contrebande soit évidente, ces objets seront confisqués et le capitaine puni d'une amende, comme pour importation illégale de marchandises. Si le capitaine peut prouver qu'il n'a pas eu connaissance de l'introduction furtive de ces objets sur le navire, ces objets seront confisqués et le capitaine sera, en raison de sa négligence dans la surveillance du navire, puni d'une amende se montant au maximum au double des droits, mais qui ne pourra être inférieure à 10 couronnes. — Poppius c. Brobery. — Cour d'appel, 11 février 1886, III, p. 107.

Section 3

Du Rapport de mer et de la preuve des fortunes de mer.

651. France. — *Marchandises. Perte. Force majeure. Preuve à faire.* — Le capitaine responsable des marchandises chargées à son bord ne peut s'exonérer de leur perte que par la preuve de la force majeure. — Frenet c. Rose. — Hâvre, 26 avril; Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 48 et 672.

652. *Connaissement. Marchandise chargée en bon état. Force majeure ou vice propre. Preuve. Charge du capitaine.* — Quand le connaissement constate que la marchandise a été chargée en bon état et conditionnement, le capitaine est responsable des avaries, à moins qu'il ne prouve la force majeure ou le vice propre. — Lemierre c. Nicole.— Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

653. *Expertise. Représentation des*

chargeurs. Condition. Eloignement. — Si le capitaine représente légalement les chargeurs à une expertise, c'est dans le cas où, vu leur éloignement, il serait sans utilité de les citer pour assister à une opération urgente par sa nature même et qui ne saurait être différée jusqu'après les délais de citation. Mais il n'en est pas ainsi lorsque les chargeurs sont à proximité du lieu de l'expertise et, en pareil cas, le rapport des experts ne peut leur être légalement opposé que lorsqu'ils ont été appelés à assister aux opérations de ces derniers. Néanmoins, le juge peut puiser dans ce rapport des éléments d'appréciation et d'instruction. — Ritter c. Cie Gén. Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

654. *Expertise non contradictoire à l'étranger. Requête du destinataire. Inefficacité envers le capitaine.* — Une expertise non contradictoire, ordonnée par un consul de France à l'étranger, sur la requête du destinataire, n'est pas opposable au capitaine ou à l'armateur. — Lappas c. Cie British and Foreing et Cie Fraissinet. — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203.

655. *Avaries. Expertise non contradictoire à l'étranger.* — L'expertise à laquelle un réclamateur a fait procéder à l'étranger ne peut être opposée au capitaine ou à l'armateur lorsqu'elle n'a pas été faite contradictoirement avec le capitaine. Les juges français conservent, d'ailleurs, toujours leur pouvoir d'appréciation. — Satin, Pinard et autres c. Barker et Cie gén. Transatlantique. — Bordeaux, 20 mai 1887, III, p. 277.

656. *Mentions au livre de bord. Inefficacité vis-à-vis de l'affréteur.* — Les mentions portées par le capitaine au livre de bord ne sont pas opposables à l'affréteur. — Cyp. Fabre et Cie c. James Knott et Cie d'assurances maritimes « La France Maritime ». — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

657. *Livre de bord Irrégularité. Action contre le capitaine. Base insuffisante.* — Une irrégularité dans le livre de bord et dans le plan de chargement ne suffirait pas à justifier une action des réclamateurs en responsabilité du capitaine. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani et Cie d'Assurances générales maritimes. — Rouen, 31 décembre 1894, X, p. 601.

658. *Certificat de visite. Présomption en faveur du capitaine. Preuve contraire.* — Le certificat de visite du navire, délivré avant le départ, constitue une simple présomption en faveur du capitaine. Dans tous les cas, cette présomption peut être combattue par la preuve contraire, et les juges du fond peuvent faire résulter cette preuve de l'insuffisance des réparations faites au navire. — Cap. Philippe et Gravier c. Galula. — Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 277.

659. *Assurance. Certificat de visite. Bon état. Présomption. Rapport de mer. Preuve contraire.* — Le certificat de visite délivré au navire avant son départ constitue une présomption de bon état de navigabilité ; cette présomption peut résulter aussi d'autres documents, tels que la cote au Véritas et les vérifications et constatations faites par le service de la Marine. Mais ces présomptions peuvent être combattues par toutes preuves contraires et elles peuvent se trouver détruites notamment par les énonciations du rapport du capitaine. — Auger c. Assureurs. — Hâvre, 5 mai 1890, VI, p. 166.

660. *Défaut de rapport de mer. Défaut de constatation d'arrimage à l'arrivée. Présomption de faute.* — Le capitaine qui ne dépose pas de rapport de mer et n'appelle pas les consignataires à l'ouverture des panneaux pour vérifier l'arrimage est présumé l'auteur des avaries et, par suite, en est responsable. — Jovas et Bisset c. Hutchison. — Rouen, 17 décembre 1888, IV, p. 539.

661. *Rapport de mer. Evénements qu'il doit signaler. Défaut. Présomption contre le capitaine.* — Le capitaine doit signaler, dans son rapport de mer, tous les événements de sa navigation, notamment les relâches qu'il est obligé de faire en cours de route. A défaut, on peut voir, dans le silence gardé par le capitaine sur les relâches qu'il a faites, la preuve que ces relâches n'ont été causées ni par des événements de mer, ni par la nécessité des opérations commerciales du chargeur, et qu'elles ont eu lieu uniquement pour la convenance du capitaine lui-même. — Cap. Rose c.

Vernazza aîné. — Marseille, 9 janvier 1888, III, p. 594.

662. *Rapport de mer. Valeur. Preuve contraire.* — Le rapport du capitaine, dûment vérifié, fait foi jusqu'à preuve contraire. — Caucurte c. Cie d'Assurances générales, Lloyd français et autres. — Seine, 12 janvier 1888, III, p. 570.

663. *Afffrmation. Force probante.* — Le rapport de mer, dûment affirmé par le capitaine, fait foi en justice.— Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

664. *Equipage. Affirmation. Foi due. Preuve contraire.* — Le rapport de mer, dressé par le capitaine d'un navire à son arrivée au port de destination ou dans un port de relâche, fait pleine foi, jusqu'à preuve contraire, des circonstances qui y sont relatées, lorsqu'il a été régulièrement affirmé par l'équipage devant le juge compétent. — Almarert et Augier c. Assureurs. — Hâvre, 5 août 1892, VIII, p. 338.

665. *Foi due. Preuves contraires. Simples présomptions ou suppositions d'experts. Insuffisance.*— Pour apprécier les causes d'un abordage, il faut avant tout puiser dans les rapports de mer les données de la solution à intervenir. Un rapport d'experts ne peut avoir de gravité contre un capitaine, que si la foi due au rapport de ce capitaine est détruite, soit par des mentions y contenues démontrées erronées, soit par le rapport de mer adverse, soit par l'enquête ou tout autre document probant, reconnu exact et fondé. Mais on ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions, pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer. Notamment, le calcul approximatif du temps qu'un navire a dû mettre pour parcourir une certaine distance, pas plus que l'état des avaries constatées dans la coque de ce navire, ne peuvent suffire pour permettre de reprocher à son capitaine d'avoir marché, au moment de l'abordage, avec une vitesse supérieure à celle qui est indiquée à son rapport de mer. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720.

666. *Force majeure. Preuve. Capitaine étranger. Rapport devant le consul étranger. Force probante en France.* — La preuve de la force majeure peut résulter du rapport de mer, et on ne peut opposer à un capitaine étranger que son rapport, n'ayant pas été établi dans les conditions voulues par la loi française, ne peut avoir aucune valeur légale. Le rapport de mer, fait par un capitaine étranger devant le consul de sa nation et produit devant les tribunaux français contre des Français, a la même force probante que s'il avait été fait devant un officier public français. — Bugge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Nantes, 20 novembre 1891, VIII, p. 359.

667. *Capitaine étranger. Loi anglaise. Validité.* — Un capitaine étranger, plaidant devant un tribunal français, peut, pour dégager sa responsabilité, invoquer son rapport de mer, même quand ce rapport a été fait d'après les formalités prescrites par la loi de son pays. Notamment, un capitaine anglais peut invoquer les dépositions de son équipage faites soit devant le *sollicitor* de Londres, commissionné pour recevoir les serments concernant la haute cour de judicature d'Angleterre, soit devant le principal officier de la douane de Londres commissionné à cet effet par le « Board of Trade ». — Cie des forges et hauts fourneaux de Denain et d'Anzin c. la Cork steam ship Cy et Assureurs. — Dunkerque, 14 décembre 1886, II, p. 550.

668. BELGIQUE.— *Avaries. Force majeure. Vice propre. Preuve à faire.* — Le capitaine est tenu de la réparation intégrale des avaries, à moins qu'il ne prouve la force majeure ou le vice propre. — Verspreuwen c. cap. Fornio ; — Anvers, 17 juin 1892, IX, p. 584. — Van der Tœlen c. cap. Cadogan ; — Anvers, 22 mars 1893, IX, p. 259.

669. *Avaries. Force majeure non prouvée. Vice propre.* — L'accident lui-même peut suffire à fournir la preuve que le bateau est infecté d'un vice ou défaut qui a occasionné le préjudice, si l'expertise n'a révélé aucun indice qui puisse faire supposer que l'accident est dû à une cause fortuite. — Lamot c. Ziesmer et Cie. — Bruxelles, 16 novembre 1887, III, p. 613.

670. *Fortunes de mer. Capitaine en faute.* — Les fortunes de mer survenues pendant qu'un capitaine est

en faute sont à la charge de celui-ci. — Aulit et Cie c. cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

671. *Expertise. Sondage non fait en temps opportun. Faible influence de cette faute.* — Quand les experts reprochent au capitaine de n'avoir pas donné un coup de sonde en temps opportun, mais qu'ils signalent cette faute comme n'ayant contribué que d'une manière fort accessoire à l'échouement, qui est dû avant tout à des circonstances fortuites ou de force majeure, ladite faute est sans influence sur la responsabilité du capitaine. — Davidis et Van Hal c. Cap. Howe.

672. *Faute. Destinataire. Défaut de constatation dès l'arrivée. Demande d'expertise. Déchéance.* — Le destinataire, qui ne prend pas immédiatement des mesures pour faire constater les faits dont il se plaint à charge du capitaine, est non recevable à demander une expertise contre lui, ce spécialement quand le navire est entièrement déchargé et, *a fortiori*, quand il a été rechargé et qu'il a quitté le port. — Meyers c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

673. *Rapport de mer non vérifié. Absence de valeur.* — Un rapport de mer non vérifié par le consul n'a aucune valeur ni influence aux débats. — Cap. Turpin c. Pecher. — Bruxelles, 18 février 1886, II, p. 65.

674. *Rapport de mer. Versions inconciliables. Abordage douteux. Responsabilité commune.* — Lorsqu'il n'y a pas de moyen terme entre les versions inconciliables du rapport de mer et du livre de bord des navires qui sont entrés en collision et qu'aucun des éléments du procès ne permet de déterminer avec certitude quelle est celle des deux versions qui doit être rejetée comme fausse que telle est aussi la conclusion des experts, qu'aucun des demandeurs ne justifie de la faute qu'il reproche à son adversaire, l'abordage doit être considéré comme purement fortuit ; les dommages-intérêts sont, en pareil cas, supportés, sans répétition, par ceux qui les ont éprouvés. — Cap. Kruger c. cap. Hoak.— Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

675. Egypte. — *Rapport de mer. Défaut de vérification. Perte d'objets. Preuve par témoins.* — L'assureur ne saurait arguer de l'insuffisance du rapport du capitaine pour établir le fait du sinistre, par le motif que ce rapport n'aurait pas été vérifié sur interrogatoire des gens de l'équipage. L'article 62 du Code de commerce maritime ne s'applique dans toute sa rigueur que lorsqu'il s'agit de la responsabilité personnelle du capitaine ; en matière de preuve de la perte d'objets naufragés, la règle est moins absolue : il est de doctrine et de jurisprudence qu'il peut être, dans ce cas, suppléé à l'irrégularité ou à l'absence du rapport du capitaine par les attestations des témoins du sinistre et même, au besoin, par d'autres pièces probantes. — Moberly Bell c. Misrahi et consorts. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

676. Italie. — *Avarie. Cas fortuit. Force majeure. Preuve à faire.* — L'article 400 du Code de commerce est applicable même aux transports maritimes ; aussi, l'armateur et le capitaine sont-ils responsables de la perte ou de l'avarie des choses chargées, à moins qu'elle ne provienne d'un cas fortuit ou d'une force majeure.— Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

677. *Capitaine étranger. Rapport de mer. Loi italienne.*—Le capitaine étranger qui relâche dans un port du royaume ne peut invoquer son rapport de mer pour dégager sa responsabilité en cas d'avaries vis-à-vis des destinataires italiens, que si ce rapport a été fait, non devant le consul de la nation du capitaine, mais devant les magistrats auxquels la loi italienne attribue compétence en cette matière et dans les formes prescrites par ladite loi.— Barducci c. Glacevich. — Ancône, 5 décembre 1885, II, p. 469.

678. *Rapport de mer. Capitaine étranger. Consul. Validité. Capitaine grec. Traité gréco-italien.* — Les articles 517 et 518 du C. com., en indiquant les autorités devant lesquelles le capitaine doit faire son rapport de mer, tracent les devoirs des capitaines italiens soit à l'intérieur, soit au dehors des limites du royaume, mais ne s'appliquent pas aux capitaines étrangers qui ont l'habitude de rapporter leurs actes nautiques à leurs consuls respectifs. Du reste, si, d'après

les articles précités, les rapports faits à l'étranger par des capitaines italiens, devant les consuls du royaume, ont force légale, il est évident que, par un système de juste réciprocité, il doit en être de même des rapports faits en Italie par des capitaines étrangers devant un consul de leur nation. Les rapports faits dans de semblables conditions peuvent être valablement invoqués devant l'autorité judiciaire italienne, et celle-ci a seulement le droit d'examiner si les formalités prescrites par les art. 941 et 942 du C. pr. ont été remplies. Et l'on ne saurait arguer en sens contraire de l'article 10 des dispositions préliminaires du Code civil ; ce dernier article vise la forme des actes qu'un étranger veut rédiger en Italie, devant un notaire ou une autorité italienne, mais il ne s'applique pas aux actes faits devant un consul étranger admis à exercer ses fonctions dans le royaume. Ces principes doivent être admis surtout quand il s'agit d'un rapport de mer fait par un capitaine grec devant son consul, en l'état du traité diplomatique de novembre 1880 intervenu entre la Grèce et l'Italie. — Rouo Lauria c. Jackson Brothers. — Naples, 11 mai 1887, III, p. 97.

679. Pays-Bas. — *Rapport de mer. Force probante.* — Le rapport de mer doit être fait par tous les officiers et matelots présents pour qu'il puisse servir comme preuve d'un dommage occasionné par un événement de mer. — Ziewit c. French. — Rotterdam, 31 janvier 1885, II, p. 479.

680. Tunisie. — *Rapport de mer. Dépôt. Ports de la Régence Assimilation aux ports français. Capitaine étranger. Dépôt devant le consul. Preuve contraire.* — Les ports de la Régence de Tunis sont assimilés à des ports français au point de vue des obligations imposées aux capitaines pour le dépôt des rapports de mer. Le rapport déposé même en Tunisie, par un capitaine étranger, devant le consul de sa nation, ne saurait avoir pour le tribunal français la valeur d'un acte de juridiction et peut être combattu par toutes les preuves contraires. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

Section 4

Actions civiles et pénales contre le capitaine.

681. France. — *Matelot à la mer. Refus de sauvetage. Poursuites. Ordonnance de non-lieu. Action civile. Prescription.* — Lorsqu'un matelot étant tombé à la mer, le capitaine a refusé de tenter le sauvetage, l'action civile contre ce dernier et contre l'armateur responsable se prescrit par trois ans, comme née à l'occasion d'un délit, bien que l'auteur principal, après avoir été l'objet d'une poursuite, ait bénéficié d'une ordonnance de non-lieu. — Pietri c. Cie Générale Transatlantique. — Marseille, 20 mai 1893, IX, p. 56.

682. *Commission des naufrages. Décision. Autorité.* — Si la décision de la Commission des naufrages, infligeant à un capitaine un blâme très sévère, à raison d'une faute nautique, ne peut être considérée comme ayant l'autorité de la chose jugée devant le tribunal appelé à déterminer les causes d'un sinistre, elle constitue, cependant, ainsi que l'enquête faite par l'autorité administrative, un document dans lequel le tribunal peut puiser les éléments de sa décision. — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 20 août 1890, VI, p. 548.

683. *Abordage. Acquittement par le tribunal maritime. Responsabilité civile. Absence de chose jugée.* — L'acquittement d'un capitaine, prononcé, à la suite d'un abordage, par le tribunal maritime institué par la loi du 10 mars 1891, n'enlève pas aux juges commerciaux le droit d'envisager ses actes sous le rapport des conséquences civiles qui en résultent, en les dépouillant de tout caractère de criminalité et en ne les considérant que comme des quasi-délits. — Cyp. Fabre et Cie c. Société Générale des Transports maritimes. — Aix, 6 mars 1894, X, p. 197.

684. *Amarrage. Place fixée par l'officier du port. Inobservation. Contravention de grande voirie.* — Le refus d'un capitaine d'aller s'amarrer, après son déchargement, à la place fixée par l'officier de port, constitue une contravention de grande voirie. — Conseil d'Etat, 8 juillet 1887, III, p. 158.

685. *Marchandises de contrebande.*

Douane. Responsabilité pénale. — Le capitaine et les préposés à la conduite d'un navire dans lequel sont découvertes des marchandises de contrebande peuvent être poursuivis et punis comme les contrebandiers eux-mêmes, sans que l'Administration des douanes soit tenue de prouver à leur charge une participation quelconque à la fraude. — Douane c. Fumadelle.— Bordeaux, 5 août 1891, VII, p. 401.

686. *Capitaine étranger. Délit. Tribunaux correctionnels. Compétence.* — Le décret disciplinaire du 24 mars 1852 n'est applicable qu'à la marine marchande nationale ; en conséquence, un capitaine, maître ou patron, qui n'est point de nationalité française, est justiciable des juridictions de droit commun et passible des peines prononcées par le Code pénal lorsqu'il commet un crime ou un délit, même dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. — Ministère public c. Pandelis. — Alger, 16 mai 1886, II, p. 547.

687. ALLEMAGNE. — *Retrait du brevet. Conseils maritimes. Tribunaux. Appréciation.*— Les décisions des conseils maritimes (Seeâmter), qui ont retiré au capitaine son brevet pour défaut des qualités exigées pour l'exercice de sa profession, ne lient en aucune façon les tribunaux sur la question de savoir s'il existe à sa charge une faute engageant civilement sa responsabilité. — Ihnen c. la Norddeutsche Versicherungs Gesellschaft. — Tribunal supérieur hanséatique, 30 janvier 1885, II, p. 54.

688. BELGIQUE. — *Décision disciplinaire. Défaut d'influence sur la responsabilité civile.* — Une décision de la commission d'enquête du « Board of Trade » ne constitue qu'une mesure disciplinaire infligée au capitaine par une juridiction spéciale, qui a surtout à examiner la faute au point de vue des devoirs imposés au marin ; elle ne saurait être invoquée comme décisive, soit quant aux causes d'échouement, soit quant à la responsabilité civile que ce fait peut entraîner. — Davidis et Van Hal c. cap. Howe. — Bruxelles, 18 juillet 1887, III, p. 337.

689. *Navire. Décès. Obligation d'en dresser acte. Sanction.* — Les dispositions du Code civil et du rôle d'équipage, qui concernent les actes de décès à dresser en cours de voyage, règlent une matière d'intérêt purement civil, et ne renferment aucune disposition de police maritime dont l'inobservation entraînerait l'application des peines prononcées par la loi sur la police maritime. — Ministère public c. Falck. — Anvers, 2 mars ; Bruxelles, 1er juin 1886, II, p. 75 et 200.

690. ITALIE.— *Naufrage. Acquittement par le juge pénal. Action des armateurs en responsabilité civile.*— La décision pénale, qui, sans dénier la réalité du fait qui lui est déféré, ni la part qu'y a prise le prévenu, l'exonère cependant de toute culpabilité pénale, rend irrecevable l'action civile intentée à l'effet d'obtenir réparation des dommages causés par le fait lui-même. Ainsi, lorsque le juge pénal décide que le naufrage d'un navire n'est pas imputable au capitaine, qu'il est survenu dans des circonstances qui excluent tout dol, toute faute de sa part, qu'il ajoute que ce naufrage s'est produit malgré ses précautions et ses efforts pour sauver le navire, le propriétaire de celui-ci et ses assureurs ne peuvent intenter aucune action en responsabilité civile contre ce même capitaine. — Maramo c. Le Phœnix. — Cass. Palerme, 23 juin 1891, VII, p. 458.

691. NORVÈGE. — *Pilotage. Infraction à la loi. Faux signal. Responsabilité.* — Le capitaine qui fait hisser au grand mât un pavillon qui, sans être précisément celui qui est indiqué par la loi, est de nature à faire croire aux pilotes de la région qu'il a un pilote à bord, doit être condamné, conformément aux lois sur le pilotage du 17 juin 1869 et du 6 juin 1877, art. 59, pour s'être soustrait illégalement à l'obligation du pilotage. — Christiania, 4 octobre 1889, VI, p. 507.

CHAPITRE IV

Rapports du capitaine avec l'armateur.

SECTION 1

De la responsabilité de l'armateur à raison des faits du capitaine.

692. FRANCE. — *Capitaine nommé en cours de voyage. Absence de formalité. Actes du capitaine. Ar-*

mateur. Exécution de l'affrètement. Réception du fret. Ratification tacite. — Si le capitaine meurt en cours de voyage, et qu'il soit remplacé par un autre capitaine nommé avec les formalités que peuvent permettre les lieux où cette substitution de personne s'est accomplie, les actes du nouveau capitaine engagent l'armement qui a ratifié tacitement cette nomination, en exécutant l'affrètement et en recevant le fret. Spécialement, si le capitaine a été dévoré par les requins à la côte d'Afrique et qu'un autre capitaine ait été nommé par le commandant du stationnaire français, la reconnaissance du vide faite par le nouveau capitaine engage l'armement. — Bertolotto c. C. P. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

693. *Connaissement. Signature. Loi anglaise. Armateur responsable. Droit de prouver le non-chargement.* — D'après la loi anglaise, l'armateur répond de la signature du capitaine apposée sur le connaissement comme de tous les actes de ce dernier qui rentrent dans ses pouvoirs ordinaires, et il a seulement le droit de prouver, même à l'encontre d'un tiers porteur, que les quantités indiquées au connaissement n'ont pas été effectivement chargées. — D'Alayer c. cap. Pétersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

694. *Engagement. Traites souscrites pour les besoins du navire. Propriétaire inscrit à l'acte de nationalité. Responsabilité.* — D'après la loi anglaise aussi bien que d'après la loi française, le propriétaire inscrit à l'acte de nationalité du navire est responsable des engagements contractés par le capitaine en sa qualité envers les tiers, et, notamment, des traites tirées par lui pour les besoins ou les débours de son navire. Les tiers porteurs d'engagements ainsi contractés par le capitaine ont donc action sur le navire qu'ils peuvent faire saisir. — Busch et Cie c. Stephen; Stephen c. Napp. — Hâvre, 28 janvier, 8 février 1886, II, p. 24.

695. *Traites souscrites pour les besoins du navire. Propriétaire inscrit à l'acte de nationalité. Navire exploité par des acheteurs.* — Il en est ainsi encore bien que le navire soit exploité par des acheteurs ou une compagnie de navigation qui n'en ont pas payé le prix, que les constructeurs soient restés inscrits à l'acte de nationalité, et que les engagements du capitaine n'aient eu pour objet que l'armement ou l'expédition du navire. — Busch et Cie c. Stephen; Stephen c. Napp. — Ibid.

696. *Capitaine sous la direction de l'affréteur. Fautes. Armateur. Responsabilité.* — L'armateur est responsable des fautes commises par le capitaine, et notamment d'un vice d'arrimage, bien que le capitaine soit placé sous les ordres et la direction de l'affréteur. Cette circonstance n'empêche pas, en effet, que le capitaine soit tenu de la direction nautique et, par suite, de la bonne navigation du navire. — Fraissinet c. Mante et Borelli. — Marseille, 26 juillet 1886; Aix, 2 mars 1887, II, p. 182 et 664.

697. *Navire. Armateur. Location à une compagnie de navigation. Accident. Faute du capitaine.* — Lorsqu'un capitaine a loué son navire à une compagnie de navigation, avec son équipage, et sous la direction de son capitaine, les conséquences des fautes de ce dernier, et spécialement les accidents dont elles sont la cause, sont à la charge du propriétaire du navire, qui, en le louant dans ces conditions, n'a pas cessé d'avoir le capitaine pour préposé. — Flornoy c. Cie de Navigation de la Basse-Loire. — Cassation, 28 février 1894, X, p. 5.

698. *Signature de traites pour compte d'un tiers. Fournitures. Armateurs responsables.* — Si un capitaine signe, pour le compte du locataire momentané de son navire, des traites représentant l'importance d'une fourniture de charbon faite à bord, il engage ses armateurs, qui, à défaut de paiement par le locataire, sont responsables à l'égard du tireur. — Cie Vicoigne et Nœux c. cap. Stewart. — Dunkerque, 20 mai 1891, VII, p. 24.

699. *Déficit. Reconnaissance. Absence de forme.* — La loi n'a déterminé aucune forme spéciale pour la reconnaissance d'un déficit; et les armateurs sont suffisamment liés par les constatations faites entre les réceptionnaires, le capitaine et les agents du navire. — Beau c. Partridge. — Marseille, 13 mai 1891, XII, p. 160.

700. *Vide pour plein. Constata-*

tion au départ. Armateur engagé. Expertise à l'arrivée. Inefficacité. — Le capitaine, qui a pris l'obligation de faire constater le vide au départ, engage l'armateur en reconnaissant ce vide contradictoirement avec les agents des chargeurs, et ne peut revenir sur cette reconnaissance en faisant procéder à une expertise au port d'arrivée. Bertolotto c. C. P. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

701. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ordre public. Nullité.* — Est nulle, comme contraire à l'ordre pubic, la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère des fautes du capitaine. — Cie Hâvraise péninsulaire c. Faure; — Bordeaux, 6 février 1889, IV, p. 640. — Amanieux c. Fraissinet; — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 192. — Roturier c. Cie Bordelaise; — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 22. — Cie des Bateaux du Nord c. Frugès; — Bordeaux, 19 mai 1890, VI, p. 252.

702. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité.* — L'armateur peut s'exonérer valablement des fautes du capitaine par une clause du connaissement qui n'a rien de contraire à l'ordre public. — Assureurs de Hambourg c. Cie Transatlantique; — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269. — Wheatley c. Frisch; — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422. — Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet; — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550. — Symons c. Génestal et Delzons; — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 653. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Faure; — Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 13. — Cie Transatlantique c. Aïdane; — Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 257. — La Plata c. Dussaud; — Bordeaux, 7 décembre 1892, VIII, p. 521.

703. *Clause d'exonération. Clause imprimée. Effet. Charge de la preuve.* — La clause imprimée d'un connaissement, portant que « l'armateur ne répond pas des fautes du capitaine, » n'a pas pour effet d'affranchir ledit armateur de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine qu'il emploie; mais elle déplace le fardeau de la preuve et, contrairement au droit commun, le met à la charge de l'expéditeur ou du destinataire. Par suite, le destinataire, qui se plaint d'un déficit, doit, s'il est lié par une clause affranchissant l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine, prouver que l'existence de ce déficit est due à la négligence et à la faute de ce dernier. — Curwell frères c. Lumineau et Pichcrit; — Nantes, 2 juin 1888, IV, p. 551. — Chargeurs Réunis c. Durand; — Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 198 et 200.

704. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Restriction aux fautes nautiques.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine ne s'applique qu'à la conduite proprement dite et non aux opérations commerciales du navire. — Lemierre c. Nicole; — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33. — D'Alayer c. Petersen; — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

705. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Extension aux fautes commerciales.* — La clause du connaissement, stipulant que l'armateur ne répond pas de la baraterie et des fautes du capitaine, doit s'entendre non seulement des fautes nautiques de ce dernier, mais encore des fautes et négligences qnelconques qu'il peut commettre, notamment comme agent commercial. Car les fonctions du capitaine constituent un ensemble qu'il n'est pas permis de diviser. — Busch et Cie c. Wats, Ward et Cie; — Cassation, 31 juillet 1888, IV, p. 129. — Vancauvenberghe c. cap. Hardy; — Dunkerque, 21 janvier 1889, II, p. 665. — Estrangin c. Lee; — Marseille, 3 septembre 1889, V, p. 514. — Fraissinet c. Amanieux; — Cassation, 20 juillet 1891, VII, p. 105. — Nicole c. Brown et Corblet; — Hâvre, 10 janvier 1892, VII, p. 421. — Lindsay Gracie c. Simon; — Nîmes, 13 mars 1893, IX, p. 178. — Messageries Maritimes c. Dussaud; — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

706. *Clause d'exonération. Interprétation stricte.* — La clause d'un connaissement qui exonère l'armateur des suites des abordages et échouements, même occasionnés par la négligence du capitaine et de l'équipage, doit être interprétée strictement et limitée aux cas spéciaux qu'elle prévoit. — Knott c. André Dupaquier. — Hâvre, 14 août 1894, X, p. 427.

707. *Clause d'exonération. Preuve à la charge de l'armateur.* — Pour

pouvoir bénéficier de la clause d'exonération des faits du capitaine, l'armateur est tenu de prouver que le dommage est dû à une faute du capitaine. — Durham Company Limited c. Merlin et Massieu; — Cassation, 18 février 1889, IV, p. 629. — Cie Transatlantique c. Assureurs de Hambourg ; — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 135.

708. — *Clause d'exonération. Clause imprimée au connaissement. Clause manuscrite maintenant les conditions de la charte-partie. Absence de mention de la clause d'exonération dans la charte-partie.* — Le capitaine ne peut pas se prévaloir de la clause d'exonération imprimée sur le connaissement, quand il a lui-même inséré à la main sur le connaissement des réserves expresses, portant maintien de toutes les conditions d'une charte-partie qui ne contient pas, parmi les exceptions de non-garantie, celle des fautes ou négligences du capitaine et de l'équipage. — Estrangin c. cap. Lee. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 514.

709. *Clause d'exonération dans le « management ». Interprétation.* — Lorsque le connaissement contient une clause d'exonération des fautes du capitaine dans le « management or navigation of the ship », il faut entendre par le mot « management » tous les maniements et travaux que l'équipage ou le capitaine peuvent avoir à accomplir dans le navire en dehors de la direction nautique, comme l'appropriation des cales, les soins à la marchandise, leur bon arrimage. — Beau et Cie c. cap. Partridge; — Marseille, 14 mai 1891, VII, p. 160. — Diemer et Poupardin c. Cap. Freeman ; — Marseille, 6 mai 1892, VIII, p. 103.

710. *Clause d'exonération dans le « management ». Interprétation.* — Le mot anglais « management », inséré dans les clauses d'exonération des chartes-parties, doit être interprété dans le sens d' « administration du navire, » par opposition au mot « navigation, » qui s'applique à la direction nautique. — John Brothers c. Antonin fils de Roux. — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 408.

711. *Clause d'exonération des fautes dans le « management ». Fautes commerciales.* — La clause d'une charte-partie exonérant les armateurs des fautes commises par le capitaine « in the management and navigation of the ship » ne s'applique qu'aux fautes nautiques, et non à une faute commise dans l'accomplissement d'un mandat commercial. — Verminck c. cap. Murray. — Marseille, 10 décembre 1891, VII, p. 321.

712. *Clause d'exonération. Baraterie. Sens de ce mot. Vice d'arrimage.* — La clause d'exonération des barateries du capitaine ne s'applique qu'aux faits de baraterie commis par le capitaine dans le cours de la navigation; elle ne saurait être étendue à une faute d'arrimage commise par le capitaine lors du chargement du navire. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Hay. — Rouen, 31 janvier 1887, III, p. 18.

713. *Délivrance des marchandises. Incendie. Marchandises à quai non encore délivrées. Faute. Armateur. Clause d'exonération. Application aux fautes nautiques.* — La clause d'un connaissement stipulant que l'armateur ne répond pas des fautes, négligence et baraterie du capitaine, ne doit s'entendre que des fautes commises par le capitaine en tant que préposé à la conduite et à la direction du navire, et non point des fautes par lui commises en sa qualité de mandataire ou de gérant des intérêts commerciaux qui lui sont confiés. L'armateur ne peut donc, en cas d'incendie des marchandises débarquées, invoquer la clause de non-responsabilité lorsque le capitaine a commis la faute de les débarquer sans pesage et sans délivrance, et de les laisser exposées aux risques d'incendie. Le capitaine qui a opéré ainsi le déchargement de son navire, pour en obtenir la libération plus prompte, n'agit que comme préposé et dans l'intérêt commercial de l'armateur. — Réclamateurs c. capitaine, armateurs et consignataires du *Rhodora* et Assureurs. — Hâvre, 14 janvier 1886, I, p. 609.

714. *Baraterie. Sens de ce mot. Fautes dans la direction commerciale.* — La baraterie du capitaine doit s'entendre non seulement de ses prévarications, mais encore des fautes, omissions, négligences ou incuries, qui peuvent lui être imputées soit dans la conduite du navire, soit à l'occasion de la direction commerciale de l'expédition maritime. — Hain et Son

c. Société des Magasins Généraux. — Saint-Nazaire, 4 juin 1892, VIII, p. 687.

715. *Clause d'exonération. « Barratry ». Signification.* — Le mot anglais « barratry », contenu dans un connaissement exonérant les propriétaires de navires, ne s'applique qu'aux actes essentiellement frauduleux du capitaine ; par suite, l'armateur reste responsable des simples fautes et négligences du capitaine. — Dillon et cap. Chesshire c. Cattanéo. — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 410. — Knott c. Dupâquier ; — Hâvre, 14 1894, août X, p. 427.

716. *Clause d'exonération. Abordage maritime. Capitaine abordeur seul poursuivi par les chargeurs. Clause d'exonération au profit des armateurs de l'abordé. Exception personnelle.* — Lorsque les chargeurs du navire, perdu dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements, dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé « de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine ». Cette clause, insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé, et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas c. cap. Geest. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

717. *Clause d'exonération. Baraterie. Cargaison détournée. Paiement du fret.* — L'armateur qui a stipulé au connaissement qu'il ne répondait pas de la baraterie du capitaine est couvert par cette clause de toutes les fautes commerciales et nautiques que le capitaine peut commettre. Il est donc fondé à réclamer la totalité du fret convenu, de même que les surestaries et les frais accessoires, dès que le navire est arrivé à destination, quand même le capitaine serait reparti en emportant une partie de la cargaison qu'il aurait détournée. — Albretsen c. Perraud. — Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414.

718. *Clause d'exonération. Coulage. Port de transbordement. Fût en vidange. Débarquement. Renvoi au port d'expédition. Vente par la douane.* — L'armateur ne peut invoquer les clauses d'exonération du coulage des fûts de liquide chargés à bord de son navire ou des fautes du capitaine, lorsque, ayant débarqué dans un port de transbordement un fût de liquide, ce fût a été retourné au port d'expédition et, sans avis à l'expéditeur, abandonné à la douane qui l'a fait vendre. En pareil cas, l'armateur est tenu de rembourser la valeur du fût et de restituer le fret afférent, bien qu'un certificat constate que le fût était en vidange et coulait, si l'importance de la vidange n'a pas été déterminée, et alors que, par le fait de l'armateur et en dehors de toute force majeure, le fût ne peut être représenté. — Morisse c. Cunard. — Hâvre, 1er août 1893, IX, p. 504.

719. *Exonération des fautes du capitaine. Transbordement à l'arrivée. Surveillance par un agent de l'armateur. Fautes pendant le transbordement.* — Le capitaine est le préposé de l'armateur pour le chargement et le déchargement du navire, et, en faisant, au départ, surveiller l'arrimage par un de ses employés et en organisant à l'arrivée un système de transbordement, l'armateur ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandise au destinataire. En conséquence, les fautes commises dans ces diverses opérations ne sauraient engager la responsabilité de l'armateur qui s'est exonéré dans le connaissement des fautes du capitaine. — Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

720. *Clause d'exonération. Exception pour l'ouverture des vannes. Voie d'eau. Ouverture du robinet-vanne. Envahissement de la cale.* — Lorsque l'armateur est exonéré par le connaissement des fautes du capitaine, sauf « avaries à la cargaison résultant de l'ouverture des vannes faite mal à propos », on doit considérer comme rentrant dans l'exception prévue par la clause le fait par le capitaine d'avoir ordonné l'ouverture du robinet-vanne pour faire écouler dans le compartiment des machines une voie

d'eau qui s'est déclarée dans le coqueron, et d'avoir ainsi, par une erreur de jugement, fait envahir la cale avant et augmenter l'inclinaison du navire, de telle façon que les marchandises qui s'y trouvaient ont subi des avaries. — Cap. Inch c. Esbran. — Hâvre, 8 janvier 1895, X, p. 591.

721. *Clause d'exonération. Sortie du port sans pilote.* — La clause d'un connaissement, aux termes de laquelle l'armateur stipule qu'il ne répondra pas des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine ou des gens de l'équipage, a pour effet de décharger l'armateur de toute responsabilité, alors même que le capitaine, en appareillant sans pilote et par une grosse mer, aurait commis une faute qui aurait occasionné la perte du navire. — Cie Gén. Transatlantique c. Salettes. — Montpellier, 6 décembre 1889, VI, p. 256.

722. *Clause d'exonération. Armateur. Faute personnelle.* — L'armateur demeure responsable, malgré la clause du connaissement qui l'exonère des conséquences de la négligence et de la faute du capitaine et des gens de l'équipage, s'il a commis une faute personnelle engageant sa responsabilité. — Woods et Murray c. Verminck; — Cassation, 17 mai 1893, VIII, p. 645. — Société commerciale d'Affrètements c. cap. Hunter ; — Hâvre, 18 juin 1894, X, p. 248.

723. *Faute personnelle. Aménagement du navire.* — La clause exonérant les armateurs des fautes du capitaine laisse subsister la responsabilité des premiers, lorsque le dommage résulte de leur propre fait, et notamment de l'aménagement du navire. — Cap. Janes, Mark Withwill et Sons et Currie c. Lamotte et Cie et joints. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

724. *Faute personnelle. Machine. Vice propre.* — L'emploi d'une machine incapable, par son mode de construction, d'obéir, dans un délai normal et dans toutes ses positions, au commandement du capitaine, constitue une faute personnelle à l'armateur, et dont il ne saurait être relevé par la clause d'exonération des barateries du capitaine et de l'équipage. — Cie Gén. Transatlantique c. Salettes. — Cassation, 16 janvier 1895, X, p. 561.

725. *Faute personnelle. Marchandises inflammables. Soute aux poudres.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, ne le dégage pas des conséquences de sa faute personnelle. Spécialement, la compagnie de transports, qui a fait charger des marchandises inflammables sans les signaler en temps utile au capitaine, répond des conséquences de leur arrimage dans la soute aux poudres, que le capitaine a opéré par ignorance de leur contenu, et cela quoique la compagnie fût exonérée par les connaissements de tous vices d'arrimage. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpf. — Cass., 12 juillet 1893, IX, p. 132.

726. *Fait personnel. Ouverture des panneaux. Non-convocation des consignataires.* — Le fait de ne pas appeler les consignataires à l'ouverture des panneaux étant une faute personnelle des agents des armateurs au port d'arrivée, ces derniers ne peuvent invoquer la clause d'irresponsabilité des faits du capitaine, inscrite dans le connaissement, pour se soustraire au paiement de l'avarie. — Jovas et Bisset c. Hutchison. — Rouen, 17 décembre 1888, IV, p. 539.

727. *Faute personnelle. Risques exceptionnels.* — Le transporteur ne peut invoquer, comme fin de non-recevoir, la clause le dégageant de toute responsabilité pour fautes du capitaine, lorsque les fautes ne sont pas établies, mais qu'au contraire, il résulte des faits que la négligence du transporteur, qui n'a pas prévenu suffisamment le capitaine des risques exceptionnels de certaines marchandises, a été la cause du sinistre. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

728. *Clause « le capitaine sera sous les ordres de l'affréteur ». Faits du capitaine. Arrimage. Responsabilité de l'armateur.* — L'armateur est responsable des faits du capitaine, à moins qu'il ne soit expressément dérogé à ce principe par une clause formelle de la charte-partie. Une telle dérogation ne résulte pas, relativement à l'arrimage, de la clause suivante de la charte-partie : « Le capitaine, quoique nommé par l'armateur, sera sous les ordres et la direction de l'affréteur, en ce qui concerne l'emploi du navire, l'agence et autres arrangements. L'affréteur prend sur lui toute

responsabilité qui surgirait des actes du capitaine signant les connaissements ou toute autre pièce d'après les instructions de l'affréteur. » — Fraissinet et Cie c. Mante frères et Borelli. — Cassation, 11 décembre 1888, IV, p. 516.

729. *Vice d'arrimage. Faute personnelle.* — L'arrêt qui, sans contester en droit la légitimité d'une clause d'irresponsabilité en faveur de l'armateur, l'interprète en ce sens qu'elle n'est applicable qu'aux fautes commises au cours de la navigation, et qui, établissant qu'en fait, l'avarie provient d'un vice d'arrimage imputable à l'armateur, rend l'armateur responsable du dommage, ne viole aucune disposition de loi. — Hay c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 179.

730. *Faute personnelle. Vol pendant le transbordement.* — La clause de non-responsabilité insérée dans le connaissement ne saurait avoir pour effet d'exonérer le capitaine de la responsabilité de ses propres fautes, notamment d'un détournement commis au cours du transport au préjudice du chargeur. — O' Lagnier c. Les Fils Conseil. — Bordeaux, 4 décembre 1893, IX, p. 721.

731. *Billet de passage. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Armateur. Faute personnelle.* — La clause du billet de passage qui exonère l'armateur des fautes du capitaine ne l'affranchit par des suites de sa faute personnelle. — Cie Gén. Transatlantique c. Pinaud. — Cassation, 30 janvier 1894, IX, p. 706.

732. ANGLETERRE. — *Baraterie. Signification.* — L'acte par lequel le capitaine enfreint nettement et *frauduleusement* son devoir envers ses armateurs, sans avoir une intention criminelle, constitue une baraterie. Le caractère frauduleux résulte de ce que le capitaine a agi dans son propre intérêt, par malice pour les armateurs ou par mépris d'une loi qu'il doit respecter. — Wilson Harravay c. National Insurance. — Dunedin, 29 juillet 1886, II, p. 191.

733. *Clause de négligence. Exonération complète.* — La clause de négligence exonère l'armateur de toute responsabilité, non seulement par rapport aux avaries qui ont leur cause directe dans la faute du capitaine, mais même par rapport aux avaries que la négligence du capitaine n'a pas causées, mais a laissé s'aggraver. — Legland et Cie c. Grummitt. — Haute-Cour de justice, 19 janvier 1891, VI, p. 706.

734. *Clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine. Admission en avaries communes. Non-lieu.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine permet bien à l'armateur de décliner toute responsabilité résultant d'une faute du capitaine, mais ne l'autorise pas à réclamer l'admission en avaries communes des conséquences de cette faute. — Mary Thomas Steamship Cy. c. Globe Marine Ins. Cy. — Haute-Cour de justice, 27 juillet 1893, IX, p. 576.

735. *Clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine. Avarie au port de charge. Application de la clause.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine, etc., produit son effet même quand le navire est à quai au port de charge, dès qu'il a une partie de la cargaison à bord. — Tralotti c. Turnbull. — Haute-Cour de justice, 28 août 1893, IX, p. 581.

736. *Clause d'exonération. Ouverture inopportune des soupapes. Echouement postérieur.* — Lorsqu'une clause d'exonération stipule que l'armateur reste garant des défauts d'arrimage, ouverture inopportune des soupapes, etc., sauf les cas d'abordage, incendie ou échouement, sa responsabilité ne s'applique pas à l'avarie causée par une ouverture inopportune de soupape, si, ensuite, et pour obvier au danger, le capitaine a dû échouer son navire, quoique cet échouement soit postérieur à l'avarie causée par l'ouverture de la soupape. — Tralotti c. Turnbull. — Haute-Cour de justice, 28 août 1893, IX, p. 581.

737. *Clause d'exonération des périls de la mer. Rocher dangereux. Capitaine. Absence du pont.* — Le fait de s'être approché trop près d'un rocher extrêmement dangereux, et le fait par le capitaine de quitter le pont précisément quand son navire est dans de tels parages, constituent à eux seuls une négligence suffisante pour entraîner la responsabilité des armateurs et écarter toute exception tirée de la clause des périls de la mer. — Richardson c. W. Letham Cie. — Ch.

des Lords, 14 juin 1888, IV, p. 449.

738. *Sacs volontairement coupés. Délivrance des grains en vrac. Armateur. Dommages-intérêts. Double élément.* — L'armateur est responsable du fait de son capitaine, qui a coupé des sacs et délivré en conséquence une grande quantité de grains en vrac. En pareil cas, il y a un double élément de dommages-intérêts, car les grains en vrac ont une valeur marchande inférieure à celles des grains en sacs et nécessitent des frais de classement. — Keighley Maxted and Co c. Fyzac et Branfost. — Haute-Cour de justice, 22 et 23 mai 1894, X, p. 459.

739. Belgique. — *Clause d'exonération des fautes du capitaine et de celles de l'équipage. Validité.* — Fait loi entre les parties ou leurs ayants-cause, la clause des connaissements qui exonère le capitaine de certains risques, soit qu'ils proviennent de sa faute ou d'une erreur de jugement, soit de sa part, soit de celle des gens de l'équipage, ou autrement, de quelque manière que ce soit, spécialement des risques d'allège, etc., pourvu que la clause ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de son dol. — Cap. Shaw c. Samuel et Friedeberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75.

740. *Clause d'exonération des fautes, négligences, faits du capitaine échappant au contrôle de l'armateur « beyond his contract.* — Lorsque le connaissement porte que l'armateur ne répond pas des fantes, négligences, etc., et des faits du capitaine échappant à son contrôle « beyond his contract », ces dernières expressions n'ont pas un sens bien déterminé et le tribunal, dans le doute, doit interpréter la convention contre le stipulant, c'est-à-dire en les rattachant aux faits précédemment énoncés dont l'armateur s'est exonéré. — Colignon frères c. Cap. Smit. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 140.

741. *Clause exonérant l'armateur des fautes « of neglect or default whatever of the pilot in navigating ». Interprétation. Fautes de navigation. Arrimage défectueux.* — La clause d'irresponsabilité « any loss or damages from any act of neglect or default whatever of the pilot, master or mariners in navigating the steamer being always excepted » ne porte que sur les fautes de navigation, parmi lesquelles ne figure certainement pas l'arrimage défectueux au port d'embarquement. — Aulit et Cie c. Cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

742. *Clause exonérant l'armateur de la baraterie du capitaine et des fautes de navigation. Interprétation stricte. Robinet du lest d'eau. Défaut de fermeture.* — Les clauses d'exonération doivent être entendues dans le sens le plus strict. Spécialement, lorsque l'armateur s'est exonéré de la baraterie du capitaine et des fautes de navigation, il demeure responsable du défaut de fermeture d'un robinet d'alimentation du lest d'eau, ces deux faits ne constituant ni une baraterie ni une faute de navigation. — Collignon frères c. Cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

743. *Clause exonérant l'armateur des dommages résultant de collisions, échouement, jet et autres fortunes de mer. Application aux fautes nautiques. Défaut de soins dans la conservation de la marchandise après l'amarrage.* — La clause qui excepte de la responsabilité les pertes ou dommages résultant de collision, échouement, jet et autres fortunes de mer, rivières ou navigation, de quelque nature ou sorte qu'elle puisse être, même lorsqu'elle aura été causée par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, capitaine, matelots et autres serviteurs des armateurs, prévoit les accidents qui auraient été provoqués ou aggravés par des fautes dans la conduite du navire, pendant qu'il était soumis aux risques propres de la navigation; elle ne peut être étendue à un défaut de soins dans la conservation des marchandises après que le navire est amarré dans le port. Si un doute peut subsister sur la portée d'une clause dérogatoire au droit commun et dont l'application doit être entendue restrictivement, c'est contre celui qui l'a stipulée à son profit que ce doute doit s'interpréter. — Greenock-steamship Company c. Lepziger Volkammerci. — Bruxelles, 24 octobre 1890, VI, p. 479.

744. *Clause exonérant l'armateur de la responsabilité du coulage. Coulage par la faute du capitaine.* — La clause d'irresponsabilité de l'arme-

ment du chef de coulage reste sans effet, quand le capitaine est en faute et que c'est à cette faute que le coulage est dû. — Aulit et Cie c. Cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

745. *Barratry. Sens de ce mot par opposition au terme de baraterie.* — Le terme anglais *barratry* n'est pas l'équivalent du mot français *baraterie;* celui-ci comprend même les fautes et négligences commises sans mauvaise foi; tandis que le mot *barratry* ne s'applique qu'aux actes accomplis sciemment par le capitaine au mépris des lois, à toute malversation grave, à toute négligence criminelle dictée par n'importe quel mobile, qui cause un préjudice réel aux propriétaires ou aux affréteurs. — Albert de Bary c. Cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

746. Brésil. — *Fautes. Responsabilité. Abandon du navire et du fret. Exonération.* — L'armateur s'exonère de la responsabilité des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret. — Trib. sup. de justice, 14 août 1889, V, p. 534.

747. Danemark. — *Emprunt. Obligation du fréteur limitée à la valeur du navire. Non-subrogation dans l'assurance.* — Lorsque le capitaine a emprunté, en cours de route, dans l'intérêt du navire, en engageant celui-ci et la cargaison, cet engagement ne lie le fréteur que *propter rem.* Si donc le navire est naufragé, le fréteur n'est point tenu. Il ne l'est pas non plus sur le montant de l'assurance, que le capitaine avait également engagée « en cas d'accident ». — Schuldt c. Jorgensen. — Song-Handelsret, 22 novembre 1882, I, p. 180.

748. Echelles du Levant. — *Baraterie. Faits constitutifs.* — La baraterie de patron peut résulter de fautes lourdes et dommageables commises par le capitaine au préjudice du chargeur et des assureurs, sans qu'il soit besoin d'établir le caractère dolosif ou criminel des faits qui constituent ces fautes. — Giottis c. Cie « la Foncière ». — Trib. Cons. de France à Constantinople, 4 février 1886, II, p. 707.

749. Italie. — *Victuailles. Achat en France. Formes. Loi française.* — L'art. 234 du Code de commerce français n'obligeant pas le capitaine à recourir à une autorisation spéciale pour acheter les provisions du navire, l'armateur, quand des provisions ont été ainsi achetées en France, est tenu des obligations prises à cet égard par le capitaine. — Patrone c. cap. Murzi et Blanchet. — Gênes, 23 décembre 1886, II, p. 739.

750. *Affrètement. Exonération des fautes du capitaine. Validité.* — Est valable la clause par laquelle le propriétaire du navire stipule qu'il ne sera pas responsable des dommages causés au chargement par le fait ou la faute du capitaine. — Parodi c. Sauvaigne. — Gênes, 27 juin 1891, VIII, p. 418.

751. *Baraterie. Clause d'exonération. Nullité.* — En dehors des cas dans lesquels la loi reconnaît que la responsabilité de l'armateur peut être limitée, comme ceux des articles 491, 401 et 404 du Code de commerce, est nulle la clause par laquelle l'armateur prétend s'exonérer de toute responsabilité pour le fait du capitaine. En conséquence, est nulle, comme contraire à la loi, la clause contenue dans un contrat d'affrètement, par laquelle l'armateur se libère des conséquences de la baraterie du capitaine et de l'équipage. — Gugenheim c. Trat-Léopold. — Gênes, 18 août 1893, IX, p. 82.

752. Norvège. — *Assurances maritimes. Fret. Faute lourde. Déchéance.* — En cas d'assurance sur le fret, l'assureur peut se refuser au paiement de la somme assurée lorsqu'il est établi que le capitaine s'est rendu coupable de négligence grave, notamment lorsqu'il n'avait pas ses ancres prêtes dans un chenal étroit et dangereux et lorsqu'il n'a point changé sa route en temps utile, et lorsque le capitaine est en même temps propriétaire du navire. — Christiania, 14 mars 1890, VII, p. 359.

753. *Location du navire à un tiers par l'armateur. Engagements contractés par le capitaine.* — L'armateur d'un navire loué à un tiers n'est pas responsable des engagements pris par le capitaine placé sous les ordres de ce tiers. — Christiania, 17 juillet 1887, IV, p. 591.

754. Pays-Bas. — *Connaissement. Clause limitant la responsabilité. Validité.* — Le capitaine peut res-

treindre sa responsabilité au moyen d'une clause insérée dans le connaissement.— La Haye, 20 mai 1892, VII, p. 460.

755. *Exonération des faits du capitaine. Sauveteurs. Dommages. Irresponsabilité.* — L'armateur ayant stipulé par une clause expresse insérée dans le connaissement qu'il ne sera pas responsable de « wastage, decay, corruption, deterioration, and damage » et de « stranding.... and all damages, loss or injury, arising from the perils and things above mentioned, and whether such perils or things arise from the negligence, default or error in judgment of the master... *and persons in the service of the shipowner,»* n'est pas tenu de rembourser le dommage causé par les sauveteurs employés par le capitaine. — La Nord Deutsche Versicherungs Gesellschaft c. la Kininklyke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.— Amsterdam, 22 février 1889, V, p. 399.

756. Suède. — *Engagements. Armateur. Responsabilité limitée.*— L'armateur n'est tenu de l'engagement contracté par le capitaine pour son rapatriement que sur le navire, les apparaux et le fret. — Holmberg c. Lindahl. — Cour suprême, 1er juin 1895, I, p. 412.

757. Tunisie. — *Lettre de change sur le destinataire en avance sur le fret. Destinataire. Assurance de la traite Armateur responsable.* — Le capitaine qui, en cours de voyage, a dénoncé au destinataire qu'il tirait sur lui une lettre de change en avance sur le fret, et qui l'a prié de faire bon accueil à cette traite, *en la couvrant par une assurance,* engage l'armateur envers le destinataire, non seulement pour le capital de l'avance faite sur le fret, mais aussi pour la prime payée dans le but de faire assurer ladite avance. — Domergue c. Campo et autres. — Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

758. *Connaissement. Clause d'exonération. Ratification. Inapplication.* — La clause qui exonère l'armateur des fautes du capitaine est inopérante lorsque, sans que les agissements reprochés au capitaine soient l'exécution des ordres de l'armateur, celui-ci les a du moins ratifiés. Il suffit, d'ailleurs, d'une ratification tacite, résultant soit du défaut absolu de protestation contre les actes du commandant du navire, soit du profit que l'armateur a retiré de la violation du contrat. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts, Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

759. *Clause d'exonération des baraterie. Interprétation restrictive. Navires appartenant à la même compagnie.* — La clause qui exonère l'armateur des baraterie et fautes du capitaine doit être interprétée restrictivement ; on ne peut l'étendre du capitaine du navire pour lequel les connaissements ont été délivrés au capitaine d'un autre navire, alors même que le second navire appartient à la même compagnie. — Boccara c. Cie gén. Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1889, V, p. 139.

760. *Clause d'exonération des baraterie. Abordage entre deux navires à la même compagnie. Art. 1384 du Code civ.*— Lorsque l'abordage se produit entre deux navires appartenant à la même compagnie, les chargeurs de l'un se trouvent, par rapport à l'autre, dans la situation des tiers, et la compagnie est responsable, en vertu des articles 1384 C. civ., 216 C. com., alors même que sa charte-partie stipule son irresponsabilité pour baraterie du capitaine. — Gharmasi et Cie gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p, 424.

Section 2

Recours du capitaine contre l'armateur.

761. France.— *Vêtements. Perte. Indemnité.* — L'armateur n'est point tenu d'indemniser le capitaine et les gens de l'équipage de la perte de leurs vêtements, même lorsque cette perte survient pendant un service commandé. — Cordier c. Haentjens. — Nantes, 27 juin 1885, II, p. 39.

762. *Maladie. Frais de traitement. Tribunaux. Appréciation.* — Si l'article 262 du Code de commerce impose à l'armement l'obligation de supporter les frais du traitement des marins tombés malades en cours de voyage, cette obligation ne saurait être indéfiniment étendue jusqu'à complète guérison, et il appartient aux tribunaux d'apprécier, d'après les circonstances, dans quelle limite l'arme-

ment peut être tenu. — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 20 août 1890, VI, p. 548.

763. *Infirmités contractées dans les pays chauds. Risques professionnels.* — L'armateur d'un navire ne peut être responsable des conséquences des influences diverses auxquelles le métier de marin expose, suivant les climats, le tempérament de chaque individu, et qui constituent une sorte de risque professionnel. Spécialement, le capitaine attaché au service d'une compagnie maritime atteint, par suite d'un séjour prolongé aux Antilles et dans l'Amérique du Sud, d'une anémie tropicale et de rhumatismes chroniques, ne saurait avoir droit à des dommages-intérêts, à raison de son état de santé. Il en est ainsi, alors surtout que cet officier, précédemment employé par la compagnie dans d'autres parages, n'a obtenu un commandement dans les pays chauds et n'y a été maintenu que sur sa demande expresse. — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

764. — *Navigation aux 5/8. Loyer de l'équipage. Obligation du capitaine.* — Le capitaine qui navigue aux 5/8 est tenu, vis-à-vis de l'armateur, de supporter les loyers de l'équipage, mais à la condition que l'armateur prouve avoir payé au capitaine sa part du fret acquis par le navire. — Administration de la Marine c. Héritiers Cormerais et cap. Molgat. — Nantes, 13 juin 1888, IV, p. 682.

765. *Droit de pilotage. Recours contre l'armateur.* — Le capitaine a un recours contre l'armateur pour le remboursement des droits de pilotage. — Barudé c. Cie Gén. Transatlantique. — Saint-Nazaire, 19 novembre 1891, VII, p. 300.

766. Angleterre. — *Débours. Privilège.* — Le capitaine a pour ses débours un droit réel sur le navire, primant le droit des créanciers hypothécaires. — Baker c. William et Hamilton. — Haute-Cour de justice, 14 février 1887, II, p. 725.

767. *Dépenses faites pour le navire. Absence de privilège.* — Le capitaine qui a tiré une traite sur l'armateur, en faveur de fournisseurs de charbon, ne peut exercer aucun droit de privilège sur le navire aux dépens des créanciers hypothécaires, car ces avances ne lui procurent aucun droit. — William et Hamilton c. cap. Baker. — Chambre des Lords, 27 mai 1889, V, p. 254.

768. Norvège. — *Responsabilité vis-à-vis des armateurs. Paiement du fret.* — Lorsque, d'après les termes de la charte-partie, le capitaine doit se procurer le comptant nécessaire, mais sans indication de la manière dont cela doit se faire et en renvoyant simplement « aux conditions ordinaires », le capitaine n'est donc tenu d'avertir les armateurs qu'il tire sur l'affréteur une lettre de change pour se couvrir des avances nécessaires. – Christiania, 28 février 1887, IV, p. 586.

Section 3

Salaires. Droit de chapeau.

769. France. — *Chapeau. Armateur. Droit de diriger l'expédition. Cargaison chargée pour son compte. Détermination du chapeau. Bénéfice de l'opération.* — Lorsque l'armateur a promis au capitaine un chapeau sur le fret, il reste néanmoins libre de diriger son opération comme il l'entend, et le capitaine ne peut se plaindre de ce que, au lieu de fréter le navire, l'armateur l'a chargé de marchandises pour le compte de l'armement. En ce cas, le chapeau du capitaine doit être calculé, non sur le fret que le navire aurait pu gagner, mais sur le bénéfice réel de l'opération, c'est-à-dire sur la différence entre le prix d'achat et le prix de vente des marchandises chargées pour le compte de l'armement. — Cap. Rabin c. Auger. — Hâvre, 16 août 1893, IX, p. 506.

770. *Chapeau. Insaisissabilité. Rôle d'équipage.* — Les salaires des marins sont insaisissables, aux termes de l'ordonnance royale du 1er novembre 1845 et du décret du 4 mars 1852. Il faut comprendre, au nombre des marins dont les salaires sont ainsi protégés, le capitaine lui-même, non seulement pour ses gages proprement dits, mais aussi pour la partie accessoire desdits gages, appelée chapeau. — Cap. X c. Dame Y. — Hâvre, 10 mars 1887, III, p. 44.

771. *Gratification promise. Refus postérieur.* — Lorsqu'une gratification a été promise au capitaine pour le cas où les résultats du voyage seraient heureux, l'armateur est receva-

ble à la refuser en justifiant qu'il a sujet d'être mécontent du capitaine.— Cordier c. Haentjens. — Nantes, 27 juin 1885, II, p. 39.

772. *Salaires. Insaisissabilité. Dépôt à l'administration de la Marine.* — Bien qu'en principe, les loyers du capitaine soient insaisissables, le capitaine, mandataire de l'armateur, étant tenu de ses fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions, l'armateur est fondé à retenir sur les loyers du capitaine les sommes qui sont l'équivalent ou la représentation des fautes qu'il a commises. Mais, tant que l'apurement des comptes n'a pas eu lieu entre l'armateur et le capitaine, l'administration de la Marine a le droit d'exiger que les loyers de ce dernier soient versés entre ses mains, à titre de dépôt. — Administration de la Marine c. Famin. — Boulogne-sur-Mer, 9 novembre 1886, II, p. 674.

773. *Salaires. Obligation de les verser à la Marine. Capitaine. Délai pour rendre ses comptes.* — L'armateur doit verser à la Marine les salaires dus au capitaine, bien que ce dernier n'ait pas rendu ses comptes, mais ces salaires doivent rester en dépôt jusqu'à ce que les comptes soient réglés. Toutefois, un délai doit être imparti à l'armateur pour intenter son action en reddition de comptes, et, passé ce délai, la Marine peut être autorisée à verser lesdits salaires au capitaine. — Administration de la Marine c. A. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

774. *Salaires. Paiement. Apurement des comptes.* — Tant que l'apurement des comptes du capitaine avec l'armateur n'a pas eu lieu, le capitaine ne peut exiger le paiement de l'intégralité de ses salaires. — Morelli et Cie c. d'Aubigny, Postel, cap. Nicolaï et autres. — Hâvre, 28 février 1887, II, p. 687.

775. *Salaires. Paiement. Engagement à la part. Reddition de compte du fret.* — Le capitaine engagé à la part ne peut rien exiger de l'armateur pour ses salaires tant qu'il ne lui a pas rendu le compte du fret. — Commissaire de l'Inscription Maritime c. Constantin Piot. — Marseille, 11 avril 1893, VIII, p. 700.

776. *Salaires. Privilège. Exercice. Créance ordinaire.* — Le capitaine ne peut exercer son privilège sur le fret pour le montant de ses gages que comme tout autre créancier de l'armateur et ne peut, comme tout autre créancier, procéder qu'en formant opposition entre les mains du consignataire. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et cap. King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

777. *Salaires. Renonciation et subrogation au profit du prêteur à la grosse.* — Si le capitaine est privilégié comme l'équipage, pour ses salaires et loyers, il peut renoncer à ce privilège et faire abandon au prêteur à la grosse de la situation de faveur que la loi lui attribue. — Viaud c. Nicolas. — Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

778. ANGLETERRE. — *Copropriétaire-capitaine. Salaires. Absence de convention. Non-lieu.* — Quand un navire appartient à deux personnes, associées pour son exploitation, celle des deux qui commande le navire, en qualité de capitaine, ne peut, à défaut de stipulation expresse, réclamer de ce fait aucune indemnité. — G. N. Simons c. W. N. Simons. — Cour sup. de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 89.

779. BELGIQUE. — *Subrécargue. Salaires. Privilège.* — Si, en règle générale, le subrécargue n'a pas droit au privilège accordé aux marins pour leurs gages, il en est autrement lorsqu'il est exclusivement le préposé des armateurs eux-mêmes, chargé, à un moment donné, de remplacer le capitaine et de prendre le commandement du navire. — Cap. Tom et Barned Lewis c. Forwood Brothers et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 103.

780. ITALIE. — *Salaires. Compte avec l'armateur. Preuve testimoniale. Non-lieu. Escompte des fournisseurs. Déduction.* — La preuve testimoniale est inadmissible pour établir le montant des gages convenus entre le capitaine et l'armateur (art. 522 Code comm.). Dans le compte que le capitaine doit rendre à l'armateur, celui-ci ne peut prétendre déduire des factures des fournisseurs des escomptes plus élevés que ceux portés au compte, en alléguant l'usage admis dans les villes maritimes de faire de pareils escomptes, et il ne saurait être admis à éta-

blir un pareil usage par la preuve testimoniale. — Patrone c. Bennati. — Gênes, 3 juin 1893, IX, p. 630.

781. NORVÈGE. — *Chapeau. Perte de la cargaison. Déchéance.* — En cas de perte de la cargaison avant l'arrivée à destination, le capitaine est déchu du droit au chapeau, même si l'armateur a fait assurer le fret brut. — Reppen c. Jensen. — Christiania, 13 mars 1885, II, p. 600.

782. *Chapeau. Taux. Preuve. Charge du capitaine.* — La preuve de taux du chapeau est à la charge du capitaine qui réclame le taux le plus élevé. — Reppen c. Jensen. — Ibid.

783. *Salaires. Avances au navire. Armateur-gérant. Faillite personnelle. Production. Privilège sur le navire.* — Celui qui, après en avoir été requis par l'armateur-gérant, a payé le salaire de plusieurs mois, dû au capitaine et à l'équipage, a le droit d'être remboursé sur le navire lui-même. Il importe peu que, dans la tenue de ses livres, il ait porté ce paiement au compte personnel de l'armateur-gérant et qu'il ait produit sa créance dans la faillite de ce dernier ; il n'y a point là un obstacle à ce qu'il fasse valoir ultérieurement son droit sur le navire. — Axel Herlofsen c. Petersen. — Christiania, 24 novembre 1888, VI, p. 491.

784. *Salaires. Tantième du fret brut. Congédiement. Indemnité. Quatre mois de salaire moyen.* — Lorsqu'un capitaine a été engagé moyennant un salaire fixé au tantième du fret brut et qu'il est congédié sans motif dans un port étranger (Amérique), il a droit à une indemnité équivalant à quatre mois de son salaire moyen. — Songe c. propriétaires du « Scott » et Syndic. — Christiania, 23 mars 1888, V, p. 409.

785. SUÈDE. — *Chapeau. Usages du port de charge. Clause de la charte-partie maintenue par erreur.* — Le capitaine n'a pas droit au chapeau quand, d'après les usages reçus depuis longtemps au port où est dressée la charte-partie, ce droit n'est pas admis au profit du capitaine et qu'il n'y a eu, d'ailleurs, aucune stipulation spéciale à cet égard. Peu importe que, lors de la rédaction du contrat d'affrètement, on ait employé une feuille imprimée où se trouvait indiqué un chapeau de 5 0[0, si c'est par erreur que cette mention n'a pas été barrée par le rédacteur de la charte-partie. — Poppius c. Brobery. — Cour d'appel, 26 février 1886, III, p. 109.

SECTION 4

Cessation de fonctions. Congé.

786. FRANCE. — *Armateur. Congédiement. Droit absolu. Art. 218. Ordre public. Dérogation impossible.* — L'article 218 du Code de commerce confère à l'armateur le droit absolu de congédier le capitaine, son mandataire, sans être obligé de donner de motifs, soit pendant le voyage, soit avant le départ et au milieu même des préparatifs d'un nouveau voyage à entreprendre. Cette prescription est d'ordre public, et il ne peut y être dérogé par la convention des parties. — Douillard c. Veuve Billand. — Nantes, 6 juillet 1892, VIII, p. 551.

787 *Congédiement. Indemnité convenue. Diffamation. Dommages-intérêts.* — Par suite, le tort causé par le fait même du congédiement ne peut fonder une action en dommages-intérêts de la part du capitaine contre l'armateur. Il n'en est autrement que si une indemnité est convenue par écrit ou si le congédiement du capitaine a été accompagné de propos diffamatoires tenus sur son compte par l'armateur. — Douillard c. Veuve Billand. — Ibid.

788. *Congédiement. Cas limitativement prévus. Copropriétaire des trois quarts du navire. Licitation. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — Bien qu'il se soit engagé envers son copropriétaire, capitaine du navire, à ne le congédier qu'en cas de négligence, inconduite ou malversation, le copropriétaire des trois quarts ne lui doit aucuns dommages-intérêts pour l'avoir exposé à un congédiement éventuel en exerçant son droit de demander la licitation. — Leroux c. Quintin. — Nantes, 6 mai 1893, IX, p. 540.

789. *Licenciement de l'équipage. Mise du navire sous séquestre. Fonctions maintenues. Indemnité.* — Le capitaine, qui a été maintenu en fonctions après le licenciement de l'équipage et jusqu'à ce que le navire ait été placé sous la garde d'un séquestre, a le droit d'obtenir de ce chef une indemnité. — Morelli et Cie c. d'Aubi-

gny. — Hâvre, 28 février 1887, II, p. 687.

790. *Navire. Copropriété. Capitaine copropriétaire de plus de la moitié du navire. Révocation impossible.* — L'armateur, propriétaire d'une part moindre que la moitié d'un navire, ne peut contraindre le capitaine, propriétaire du surplus, à résigner ses fonctions. Mais, dans ces conditions, le capitaine ne peut non plus demander la déchéance des pouvoirs de l'armateur. Celui-ci les tient, en effet, d'une convention passée avec le capitaine et qui ne peut être résiliée que si les obligations qui en naissent n'ont pas été exécutées. Les agissements de l'armateur qui portent préjudice au capitaine ne peuvent que donner lieu à des dommages-intérêts. — Lefloch c. Alavoine. — Nantes, 30 novembre 1887, IV, p. 52.

791. DANEMARK. — *Congédiement. Salaires payés au mois. Indemnité.* — Lorsque le capitaine a été engagé moyennant un salaire de tant par mois, sans qu'aucun délai ait été fixé pour la dénonciation du contrat par l'armateur, celui-ci ne peut point cependant congédier le capitaine *ad nutum*, et, lorsqu'il le renvoie le mois étant commencé, il doit lui payer son salaire pour le mois entier. — Copenhague, 2 avril 1890, VII, p. 593. — Jepsen c. Jensen. — Copenhague, 10 février 1886, III, p. 349.

792. ITALIE. — *Journal général de comptabilité. Journal nautique. Déplacement de ce journal. Règlement des comptes avec l'armateur. Droits de ce dernier.* — Le journal général de comptabilité, prescrit par l'article 500 du Code de commerce, forme partie du journal nautique; il doit rester constamment dans les archives du navire, et le capitaine n'a pas la faculté de le retenir et de le garder par devers lui, ni de l'emporter lorsqu'il abandonne le commandement de son navire. Dans les questions de règlement de comptes entre l'armateur et le capitaine congédié, l'armateur n'a pas le droit d'exiger du capitaine la production du journal général de comptabilité, à moins qu'il ne prouve que le capitaine l'a emporté. — Pardo c. Patrone. — Gênes, 30 novembre 1888, IV, p. 583.

793. NORVÈGE. — *Second. Congédiement sans motifs. Indemnité.* — Le second du navire, congédié sans motifs, dans un port étranger, doit recevoir une indemnité dont le tribunal maritime doit fixer le montant d'après les circonstances, sans qu'on puisse appliquer les règles fixées pour le cas de congédiement du capitaine ni celles que pose l'art. 31 de la loi maritime. — Petersen c. Armateurs du « Franc ». — Christiania, 9 septembre 1889, VII, p. 355.

CHAPITRE VIII

Des fins de non-recevoir.

794. FRANCE. — *Abordage. Affréteur du navire abordé. Défaut de protestation. Protestation par le capitaine. Action de l'affréteur.* — L'affréteur d'un navire abordé n'est pas recevable à agir contre l'abordeur, s'il n'a pas signifié sa protestation en temps utile, bien que le capitaine de l'abordé ait protesté dans le délai. — Cap. Ribalta c. Dor. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

795. *Abordage. Protestation. Requête à un juge étranger.* — Une requête, présentée par l'abordé à un juge étranger, ne peut être considérée comme une protestation régulière adressée à l'abordeur, dans les termes des art. 435 et 436 du C. de com. — Steel, Young et Cº c. Chargeurs réunis. —Cassation, 17 février 1891, VI, p. 513.

796. *Avaries communes. Action en règlement. Délai d'un mois à dater de la protestation de l'art. 435. Assignation de l'affréteur.* — L'action du capitaine en règlement d'avaries communes n'est pas recevable si elle n'a été intentée dans le délai d'un mois, à dater de la protestation faite conformément à l'article 435. Le capitaine ne peut être relevé de cette déchéance en invoquant l'assignation reçue par lui de l'affréteur dans le délai légal et tendant à contester le caractère commun de l'avarie. — Cap. Schulter c. Pajot. — Cassation, 26 octobre 1892, VIII, p. 279.

797. *Dol ou fraude. Fin de non-recevoir. Inapplication.* — En cas de dol ou de fraude, le capitaine ne peut opposer aux réclamateurs la déchéance résultant des art. 435 et 436 du Code de commerce. — Chauvel et Cie c. cap. Lagasse. — Marseille, 20 juin 1890, VI, p. 68.

798. *Facture. Réception sans protestation. Abandon d'un reliquat sur le fret. Demande en délivrance des marchandises. Prescription de l'art. 433.* — La prescription annale, édictée par l'article 433 du Code de commerce, touchant la demande en délivrance des marchandises, ne peut être interrompue par un arrêté de compte, au sens de l'article 434, que s'il implique une reconnaissance écrite de la dette avec fixation de son chiffre. En conséquence, le fait par le capitaine d'avoir reçu sans protestation la facture que lui ont remise les réclamateurs et de leur avoir abandonné un reliquat sur le fret, sensiblement égal au montant du déficit qu'ils réclament, ne peut suffire à interrompre cette prescription. — Cap. Roberts c. Got et Cie; — Cassation, 8 novembre 1893, IX, p. 433. — Sangster c. Simon; — Cassation, 15 janvier 1894, IX, p. 705.

799. *Manquant. Art. 435. Application.* — L'art. 435 du Code de commerce, aux termes duquel « sont non recevables toutes actions contre le capitaine pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation, » comprend aussi bien le cas de déficit partiel de la marchandise transportée que le cas d'avaries. — Cap. Vaughan c. Bourgette et Méry. — Nantes, 20 septembre 1889, V, p. 655.

800. *Manquant. Fait dolosif de la part du capitaine. Fin de non-recevoir.* — Les articles 435 et 436 du Code de commerce comprennent, sous la dénomination de dommage, le manquant tout aussi bien que l'avarie, et frappent de déchéance le réceptionnaire de la marchandise, s'il n'a pas fait et signifié ses protestations dans les vingt-quatre heures à partir du moment où la réception, fût-elle incomplète, a été régulièrement terminée. Mais cette fin de non-recevoir est inapplicable dans le cas où, par suite d'un fait personnel et frauduleux du capitaine, une partie de la marchandise a été détournée, la livraison n'étant pas alors terminée, spécialement lorsque le capitaine est brusquement parti avant d'avoir terminé son déchargement. — Albretien c. Perraud et Cie, Valler frères et Nanteau, Van Duym et Cie. — Rennes, 9 avril 1890, VI, p. 414.

801. *Marchandise. Action en délivrance. Art. 435, 436 Code com. Inapplication.* — La fin de non-recevoir des art. 435 et 436 du Code de commerce, pour défaut de protestation dans les vingt-quatre heures et d'action dans le mois, n'est pas applicable à l'action en délivrance des marchandises. — Réclamateurs c. cap. du "Rhodora". — Hâvre, 14 janvier 1886, I, p. 609.

802. *Manquant. Offre de balles étrangères après la livraison. Reconnaissance. Art. 435. Renonciation tacite.* — Le fait que le capitaine a, longtemps après la livraison, offert au consignataire, en déduction du manquant, une certaine quantité de balles étrangères à sa marque, retrouvées dans les magasins de la Cie des Docks, constitue une reconnaissance du manquant et une renonciation tacite à se prévaloir de la fin de non-recevoir de l'art. 435. — Reggio c. Hillcoat et Henderson. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 517.

803. *Manquant. Protestation par le transitaire. Prescription interrompue.* — Le capitaine ne peut repousser une action intentée par le propriétaire des marchandises en se basant sur les art. 435 et 436 du Code de commerce, sous prétexte que cette action n'aurait pas été intentée dans le mois, si le transitaire a protesté et cité dans le délai légal. — Cie Hâvre-Paris-Lyon et Fleury c. cap. Francsies. — Rouen, 19 décembre 1890, VI, p. 543.

804. *Manquant. Reconnaissance par l'armateur. Art. 435, 436. Renonciation.* — Les art. 435, 436 ne sont pas d'ordre public, et l'on peut y renoncer. Constitue une renonciation tacite le fait par l'armateur de répondre à la déclaration des chargeurs qu'il retrouverait le manquant ou qu'il en paierait la valeur. — Reinhart c. Currie et Cie des Docks. — Hâvre, 28 janvier 1891, VI, p. 173.

805. *Navire. Portée insuffisante. Déclaration au port de charge. Protestation inutile. Consignataire. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine qui, au port de charge, déclare formellement par écrit que son navire ne peut plus rien recevoir, dispense par cela même le chargeur de toute protestation à raison de l'insuffisance de portée du navire. Il ne peut donc, en pareil cas, et lorsqu'il est actionné en

dommages-intérêts au port de reste, opposer à son consignataire aucune fin de non-recevoir. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658.

806. *Protestation. Equivalents. Citation en justice.* — La protestation exigée par l'article 435 du Code de commerce peut être remplacée par des équivalents, et notamment par l'expertise provoquée par le capitaine; mais il n'en est pas ainsi de la demande en justice, qui doit toujours être introduite dans le délai d'un mois. — Darbon c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36.

807. *Protestation. Equivalents. Rétention du fret.* — Les protestations et significations prescrites par l'art. 435 du C. de com. ne sont soumises à aucune formalité spéciale, les intéressés peuvent par tous les moyens manifester leur volonté et y suppléer. La rétention du fret, la remise au courtier de la facture du manquant, et les recherches par lui faites pour le retrouver répondent suffisamment au vœu de la loi. — Magasins et Entrepôts de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

808. *Retard à l'arrivée. Capitaine. Faute. Responsabilité. Réception sans protestation. Fin de non-recevoir.* — Le chargeur n'a droit à aucune indemnité pour le retard dans l'arrivée, alors même que ce retard proviendrait d'une faute du capitaine, si la marchandise a été reçue sans protestation ni réserves par le réceptionnaire. — Leimbacher c. Compagnie Vinuesa. — Marseille, 26 septembre 1892, VIII, p. 115.

809. ITALIE. — *Transport des passagers. Impossibilité d'approcher du port de destination. Prévision avant le départ. Retour. Action en dommages-intérêts. Faute. Prescription.* — L'action du passager contre l'armateur, en vue d'obtenir des dommages-intérêts pour le fait par le capitaine d'avoir entrepris le voyage, bien qu'il sût, avant le départ, que le navire ne pourrait pas, comme cela a eu lieu en fait, approcher au port de destination à cause de ce que ce port avait été déclaré fermé par l'autorité supérieure de l'endroit, par mesure sanitaire, n'est pas une action fondée sur le contrat d'affrètement, mais sur le fait reproché au capitaine. Donc, n'est pas applicable à cette action la prescription annale dont s'agit à l'article 924 du Code de commerce. Quand même cette prescription lui serait applicable, l'expiration du terme ne devrait courir, dans l'hypotèse ci-dessus, que du jour où le navire, n'ayant pu entrer au port de destination, est rentré au port de charge. — Costelli et Ghislandi c. Matteo Bruzzo et autres. — Gênes, 20 juillet 1893, IX, p. 308.

810. TURQUIE. — *Manquant. Défaut de protestation. Occupation étrangère au port de destination. Fin de non-recevoir.* — La loi ne dispense pas du protêt exigé pour la conservation de l'action en dommages-intérêts du chargeur contre le capitaine et les assureurs pour dommage survenu à la marchandise chargée, quand des troupes étrangères occupent le territoire et le port où le navire a déchargé et que les autorités locales ont quitté leur poste. Le protêt peut se faire par l'intermédiaire du représentant du gouvernement dont relèvent les navires transporteurs, des autorités militaires qui occupent le pays et pourvoient au bon ordre et à l'administration de la justice, des autorités locales les plus proches, enfin de celles du lieu du ressort du tribunal où la réclamation sera portée. — Société Ottomane de change c. Assureurs. — Trib. maritime de Constantinople, 28 mai 1883, VII, p. 464.

811. *Déficit. Protestation. Equivalent. Sommation par lettre.* — Un protêt est nécessaire pour conserver l'action du chargeur en cas de perte sur un chargement de bétail, et une sommation quelconque, notamment par lettre, serait insuffisante pour conserver les droits du chargeur contre le capitaine et les assureurs. — Société Ottomane de change c. Assureurs. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Assureur, Avance, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Baraterie, Chargeur, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Connaissement, Courtier maritime, Déchargement, Délaissement, Destinataire, Expertise, Fin de non-recevoir, Fret, Marchandise, Mesures sani-*

taires, Ordonnance, Pavillon, Pilotage, Presse, Prêt à la grosse, Quarantaine, Réclamateur, Remorquage, Starie, Surestaries, Transbordement, Vente.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 37, 38, 39, 41, 59, 420, 482, 630 et s., 643, 647, 683, 716, 794, 795.
Accident, 120.
Acompte, 306.
Acquittement, 683, 691.
Administration de la Marine, 772, 773.
Affrétement, 110, 333, 384, 400, 499, 692, 697.
Affrétement à temps, 157.
Affréteur, 505.
Agent, 96, 153, 358, 362.
Alcool, 516.
Allègement, 7, 176, 195, 265, 267, 328, 393, 404, 414, 444, 445, 448, 449, 456, 487, 488, 612.
Amarrage, 598, 684, 743.
Amende, 72, 353.
Anis, 518.
Antidate, 85, 86, 93, 96, 97, 101.
Appel, 49.
Arbitrage, 304, 381, 558.
Armateur, 31, 43, 51, 52, 56, 61, 64, 77, 151, 152, 153, 159, 162, 169, 171, 173, 209, 310, 365, 382, 416, 522, 693 et s.
Armateur-gérant, 174.
Arrimage, 9, 10, 32, 33, 202, 215, 236, 288, 302, 354, 355, 385, 502 et s., 623, 712, 728 et s., 741, 754.
Assignation, 74, 258, 796.
Assistance, 368 et s.
Assurance, 159, 160, 174, 752, 757.
Assureur, 504, 545.
Aval, 638.
Avances, 61, 322, 344, 387, 783.
Avarie, 40, 68, 303, 326, 330, 386, 556 et s., 599 et s., 655, 676.
Avarie commune, 374, 411, 412, 422, 734, 796.
Avarie particulière, 375.
Avitaillement, 58.
Avoine, 511, 532.
Bagages, 357.
Balles, 521, 522, 579, 802.
Baraterie, 408, 577, 714, 717, 732, 748, 751, 760.
Barratry, 715, 745.
Barre, 448, 487.
Barriques, 510, 517.
Bassin, 254.
Berth bill, 246.
Billet, 638.
Billet de passage, 731.
Bleaching powder, 429.
Blés, 354, 355, 511, 587.
Blocus, 450.
Bois, 13, 83, 193, 271, 404, 512, 559.
Bois de Campêche, 582, 583.
Boucauts, 584.
Brevet, 3, 4, 5, 687, 688.
Bris, 569.
Caisse des Dépôts et Consignations, 314.
Cale, 207, 261, 281, 397, 612, 720.
Canal de Suez, 147.
Canastres, 320.
Capitaine au long cours, 3.
Capitaine de bord, 75.
Capitaine de port, 183.
Capitaine visiteur, 507.
Cartes, 419.
Casse, 567, 627.
Caution, 313, 351.
Certificat, 406.
Certificat consulaire, 73.
Certificat d'aptitude, 5.
Certificat de visite, 658.
Chapeau, 769, 781, 782, 785.
Chaloupe, 63.
Charbon, 161, 281, 407 et s., 446, 646.
Chargement, 12, 92, 112, 113, 124, 127, 128, 136, 140, 141, 332, 349.
Chargement à cueillette, 186, 236, 287.
Chargement sur le pont, 533, 541 et s.
Chargeur, 67.
Charte-partie, 53, 78, 102, 103, 106, 107, 115, 127, 145, 265, 708.
Chaudières, 492, 515, 540.
Chenal, 645.
Chilots, 607.
Chose jugée, 57, 683.
Citernes à pétrole, 568.
Classement, 214, 215.
Clause about, 115.
Clause compromissoire, 304.
Clause d'adresse, 366.
Clause d'exonération, 40, 54, 133, 234, 291, 438, 442, 553, 567 et s., 590, 609, 701 et s., 733 et s.
Clause imprimée, 89, 708.
Clause pénale, 132, 300, 436.
Commission des naufrages, 682.
Compensation, 307.
Compétence, 71, 304, 353, 413, 686.
Compromis, 381.
Confiscation, 353.
Congé, 11, 14, 45, 786 et s.
Congrès d'Anvers, 1.
Connaissement, 7, 78 et s., 177, 216, 218, 220, 221, 222, 230, 257, 259, 268, 269, 279, 283, 285, 292, 293 et s., 299, 303, 311, 321, 324, 331, 333, 387, 560 et s., 580 et s., 603, 693, 758.
Conseils maritimes, 687, 688.
Consignataire, 178, 187, 192, 215, 306, 308, 356, 399 et s., 503.
Consignataire du navire, 209.
Consul, 666.
Contravention, 353.
Contrebande, 650, 685.
Contre-lettre, 90.
Copropriétaire, 11, 174, 778, 788.
Cotons, 210, 211, 234, 296, 470.
Coulage, 567, 568, 592, 624, 718, 744.
Courtier, 49, 107, 108, 358 et s.
Cuirs, 513, 534, 593.
Décès, 58, 59, 689.
Déchargement, 181-191, 193-199, 200, 201 bis et s., 234 et s., 266, 275 et s., 296, 297, 301, 302, 342, 362, 388.
Déchet de route, 343, 580 et s.
Délai, 118, 130, 202, 205, 263, 332, 336, 391, 398.
Délaissement, 57, 60, 76.
Délit, 36.
Délivrance, 175 et s.
Demande en justice, 806.
Demi-fret, 303, 331.
Dépôt, 312 et s.
Déroutement, 454, 455, 479, 480, 500.
Destinataire, 97, 189 et s., 216 et s., 225, 260, 270, 272 et s., 279, 280, 286, 288 et s., 293, 294, 302, 305, 316, 326, 339, 341, 342, 387, 397.
Diffamation, 787.
Directeur-gérant, 75.
Docks, 185, 206.
Dol, 797.
Domicile, 70.
Douane, 227, 321, 350 et s., 366, 395, 450, 476, 685, 718.
Echauffement, 515, 540, 602.
Echouement, 419, 434, 736.
Ecoutille, 280.
Elingue, 120.
Emballage, 133, 570.
Embarquement clandestin, 119.
Emprunt, 20, 497, 747.
Emprunt à la grosse, 148, 149, 154, 155, 163, 166 et s., 172.
Encombrement, 202, 209, 223, 296.
Endossement, 170, 285, 294.
Enfléchure, 637.
Engagement, 15, 29, 45.
Engagement à la part. 775.
Engins, 326.
Enlèvement, 231, 232.
Entrepreneur, 120, 644, 649.
Epidémie, 456 et s.
Epissure, 120.
Equipage, 434, 664.
Escale, 446, 452, 453, 457, 477, 478, 492 et s., 501.
Estuaire de la Seine, 445.
Etat, 2.
Etranger, 49, 50, 71, 160, 320, 497, 667, 677, 678, 686, 795.
Excédent, 226, 404.
Expertise, 305, 506, 508, 509, 528, 529, 539, 558, 653, 654, 665, 671, 700.
Exploit, 50.
Extraboulage, 223.
Faillite, 52, 497, 783.
Fardage, 16, 514, 519, 520.
Faussets, 564.
Faute commune, 631 et s., 647.
Favn, 619.
Fin de non-recevoir, 100, 347, 414, 794 et s.
Force majeure, 110, 113, 129, 182, 237, 243, 415, 417, 434, 460 et s., 500, 556, 626, 652, 668, 669.
Frais, 188, 206, 207, 209 et s., 256, 271, 272, 281, 282, 305, 317, 375, 384, 389, 390, 393, 397.
Franco-bord, 193.
Freinte, 319.
Fret, 46, 105, 112, 114, 148, 154, 156, 176, 212, 303 et s., 405, 446, 463, 467, 619, 693, 752, 768, 798, 807.
Fret de distanee, 347.

Fret mort, 342.
Fruits verts, 537.
Fûts, 324, 564, 718.
Gage, 154, 329, 345.
Gallons, 105.
Gelée, 281.
Gens de mer, 1, 6, 30, 43, 72, 181, 690.
Gestion d'affaires, 66, 156.
Glaces, 110, 432, 441, 488, 489, 498.
Grains, 259, 515, 540, 578, 586, 602, 738.
Gratification, 791.
Grève, 113, 124, 182, 242, 243.
Houille, 141.
Incendie, 232 et s., 401, 460 et s., 713.
Infirmités, 763.
Innavigabilité, 138, 338, 428.
Jauge, 400.
Jet à la mer, 463, 473, 543, 548, 549, 552, 567.
Jours de planche, 178, 179, 180, 237, 238, 244, 277.
Jours fériés, 201 bis, 388.
Jugement, 56, 77.
Langue étrangère, 406.
Livraison, 121.
Livre de bord, 73, 164. 455, 498, 656, 657.
Livres sterling, 322.
Lloyd, 508, 509.
Loi allemande, 484.
Loi américaine, 578.
Loi anglaise, 485, 565, 667, 693.
Loi espagnole, 356.
Loi française, 356, 759.
Loi italienne, 677.
Loi du pavillon, 418.
Machine, 724.
Madriers, 613.
Magasin, 7, 203.
Maïs, 513, 535.
Maître au cabotage, 3.
Maladie, 762.
Management, 709 et s.
Mandat, 56, 60, 65, 108, 162, 217, 310, 350, 359, 367, 381.
Manifeste, 23 et s., 216, 352, 353, 354, 356, 357.
Manquant, 215, 225, 257 et s., 291, 305, 321, 412, 442, 560 et s., 594 et s., 604 et s., 615 et s., 799 et s., 810 et s.
Marchandises dangereuses, 429, 517.
Marchandises légales, 126.
Marée, 449.
Marques, 105, 226, 566, 576 et s., 592, 596, 597, 609 et s., 629.
Médecin, 459.
Mélange, 290, 291, 585, 587, 623.
Merchant Shipping Act, 8.
Mesure sanitaire, 466, 494.
Mise en demeure, 116, 262, 327.
Nattes, 511.
Naufrage, 690.
Nullité, 48, 160, 169, 371, 380, 383.
Occupation étrangère, 810.
Officier, 2.
Orage, 129.
Ordonnance sanitaire, 440.
Ordre public, 786.
Ouvriers, 120, 199, 266.
Pacotille, 588.
Palan, 201, 201 bis, 206 et s., 253, 271, 302.
Panneau, 726.
Pare-étincelle, 402.
Passager, 809.
Pâtes, 537.
Peaux de chèvres, 510.
Pelletage, 465.
Péril imminent, 369.
Permis d'embarquement, 99, 333.
Pesage, 189, 202, 207, 224, 229, 256, 298, 317, 321.
Petit cabotage, 536, 641.
Pilote, 37 et s., 636, 639 et s., 642, 643, 648, 691, 721, 765.
Pilotin, 150.
Piochage, 281.
Plaques, 584.
Pluie, 92.
Poële, 402.
Poids, 7, 78, 104, 105, 114, 140, 212, 303, 317, 319 et s., 331, 354, 400, 570, 592, 614.
Poids inconnu, 298, 318, 571, 574, 606 et s., 616 et s., 628.
Poids public, 212.
Poivres, 525.
Police d'assurance, 170, 385.
Pompe, 261.
Pont, 272.
Pontée, 13.
Ponton, 296.
Port, 185, 245, 261, 391, 392, 424, 443 et s., 446, 447, 449, 450, 458, 459, 475, 483, 489, 492.
Port de Glasgow, 493.
Port de la Régence, 680.
Port de Rouen, 176, 444, 445.
Portée, 100, 806.
Porterage, 272.
Pourparlers, 321.
Prescription, 681, 798.
Présomption, 98, 132.
Prêt à la grosse, 22.
Preuve, 69, 91, 142, 164, 172, 208, 238, 257, 273, 287, 300, 343, 439, 651 et s.
Prime, 322, 385.
Privilège, 323, 336, 339, 344, 766, 767, 776, 777, 779.
Procès-verbal, 167, 168.
Protestation, 59, 100, 117, 121, 132, 189, 327, 387, 405, 794, 795, 803, 806, 811.
Protêt, 340.
Quai, 125, 188, 189, 195, 198, 202, 209, 210, 223, 234, 240, 244, 248, 252, 277, 296, 336, 385, 389, 713.
Quarantaine, 457, 474.
Quasi-délit, 633.
Que dit être, 78, 573, 606, 620.
Radoub, 165, 447.
Rade d'Anvers, 265.
Raisins, 517, 574.
Ramassis, 273.
Rances, 191.
Rapport de mer, 264, 508, 509, 659 et s., 673 et s.
Ratification, 82, 84, 108, 692.
Rats, 590.
Récépissé, 89, 94, 239, 293, 295, 330.
Réception, 97.
Réclamateurs, 201, 201 bis, 203, 206, 208, 210, 211, 219, 221, 226, 245, 248, 258, 385.
Règles de Hambourg, 7.
Relâche, 444, 467, 468, 482, 483, 490.
Remorquage, 365, 384, 393.
Remous 645.
Remplacement, 134, 338.
Réparations, 62.
Réserves, 104, 239, 321, 330, 387.
Responsabilité, 399 et s.
Retard, 110, 113, 117, 121, 124, 129, 197, 198, 199, 206, 208, 235, 236, 264, 276, 279, 289, 297, 300, 301, 321, 390, 391, 395, 398, 415, 416, 420, 426, 427, 437, 472, 489, 490, 808.
Rétention, 46, 72, 284, 305, 325, 326, 344, 346.
Robinet, 720, 742.
Rôle d'équipage, 73.
Rouille, 591 et s.
Sacs, 259, 354, 572, 578, 738.
Saisie, 109, 143, 160, 332, 351, 390.
Salaires, 72, 199, 764, 769 et s., 791.
Sauvetage, 371, 462, 681.
Second, 59, 613, 793.
Séquestre, 789.
Sésames, 518.
Signature, 79, 80 et s., 84, 85, 95, 101, 107, 109, 368, 406, 693, 698.
Signaux, 144, 691.
Solidarité, 119, 353, 633 et s.
Soupapes, 736.
Sous-fret, 329.
Soutes, 544, 725.
Staries, 185, 263, 266, 405.
Stevedore, 301.
Subrécargue, 779.
Subrogation, 148, 323, 747, 777.
Sucres, 320, 519, 520, 584.
Surcharge, 87.
Surestaries, 77, 109, 113, 124, 129, 181, 197, 198, 205, 213, 235, 236 et s., 240, 243, 245, 249, 262, 265, 276, 279, 286 et s., 297, 301, 340, 342, 345, 391, 395.
Tarif, 192, 200, 206.
Tiers, 168.
Tiers consignataire, 112.
Tiers porteur, 222.
Tonnage, 122, 137, 393.
Traite, 97, 153, 157, 159, 171, 172, 694, 698, 757.
Transbordement, 156, 195, 420, 431, 451, 469 et s., 476, 482, 490, 718, 719.
Tuyau, 403, 601, 626.
Usage, 127, 197, 202, 203, 205, 387, 522, 785.
Usage d'Anvers, 271.
Usage de Bordeaux, 204, 205, 212.
Usage de Dunkerque, 586.
Usage de Gênes, 296.
Usage de la Mer Noire, 575.
Usage de Marseille, 192, 320.
Usage de Rouen, 215, 393.
Usage du Hâvre, 196, 210, 211, 316, 317, 566.
Vanne, 720.
Vente, 19, 86, 260, 274, 283, 284, 297, 442, 467, 484, 485, 496, 588.
Vente aux enchères, 464.
Vêtements, 761.
Vice propre, 530, 417, 428, 599 et s., 652, 724.
Victuailles, 749.
Vide, 112, 327, 339, 700.
Vins, 510, 517.
Visite, 138.
Voie d'eau, 417, 720.
Vol, 617, 730.
Voyage intermédiaire, 115.
Writ, 421.

CARÉNAGE. — Voir : *Navire.*

CARTOUCHES. — Voir : *Assurance contre l'incendie.*

CAS FORTUIT. — Voir aussi : *Abordage maritime, Armateur, Arrimage, Avarie, Chargement, Echouement, Navire.*

CASSATION.

1. France. — *Circonstances de fait. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — Une décision judiciaire, qui apprécie de pures circonstances de fait, est inattaquable par voie de cassation. — Ephrussi et Cie c. Dreyfus frères et Cie et cap. Ockenden. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 178.

2. *Avarie. Caractère. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — La question de savoir si le dommage éprouvé à tel moment par un navire ou sa cargaison est la conséquence nécessaire d'un événement antérieur et constitue une avarie particulière ou commune, ne peut être résolue que par l'appréciation des faits, et cette appréciation appartient aux juges du fond. — Philippe et Gravier c. Galula. — Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 22.

3. *Clause de déchargement rapide. Cour d'appel. Interprétation souveraine.* — La Cour d'appel n'excède pas son pouvoir d'appréciation en interprétant une clause de la charte-partie, d'après laquelle le déchargement devra se faire « avec toute la célérité possible ». — Saint Frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

4. *Transport des passagers. Loi du 29 juillet 1881. Exemption du droit de quai. Condition. Chargement inférieur au dixième du tonnage légal. Jugement. Interprétation exacte. Cassation. Non-lieu.* — L'article 7 de la loi du 29 juillet 1881, qui a soustrait à la taxe fixe de quai par tonneau de jauge, imposée par l'article 6 de la loi du 30 janvier 1872 aux navires de tout pavillon, les navires affectés au transport des voyageurs, et les a soumis simplement à un droit de quai à raison du nombre de leurs passagers et de la quantité des marchandises qu'ils apportent, à la condition que le poids de ces dernières, calculé sur le pied de 500 kilogr. par tonneau, soit inférieur au dixième du tonnage légal, vise non seulement les marchandises débarquées, mais la cargaison tout entière. En conséquence, n'est pas sujet à cassation le jugement qui sanctionne la perception du droit de quai d'après le tonnage légal sur des navires transportant des voyageurs, mais dont les marchandises à bord excédaient le dixième de ce tonnage. — The Pacific steam navigation Cy, c. Douane. — Cassation, 20 mars 1894, X. p. 11.

5. *Convention des parties. Interprétation. Juge du fond. Pouvoir souverain.* — L'interprétation de la convention des parties rentre dans le pouvoir d'appréciation souveraine des juges du fond, et le jugement qui l'interprète sans violer la loi échappe à la censure de la Cour suprême. — Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères. — Cassation, 5 novembre 1894, X, p. 388.

6. *Frais de renflouement. Avarie commune ou particulière. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — Les frais de renflouement constituent des avaries communes ou particulières, suivant qu'ils ont été faits ou non dans l'intérêt et pour le salut communs, et les tribunaux sont souverains appréciateurs du caractère que revêt l'avarie suivant les circonstances. — Brown c. Hutter. — Cassation, 3 janvier 1893, VIII, p. 276.

7. *Consignataires de la cargaison. Consignataires uniques. Juge du fond. Appréciation souveraine.* — L'arrêt qui, constatant que des marchandises n'ont été chargées que comme lest, décide que les consignataires de la cargaison au port de destination, où ces marchandises n'ont pas été débarquées, en sont les consignataires uniques, n'est pas sujet à cassation, car cette constatation et cette décision rentrent dans les pouvoirs d'appréciation souveraine des juges du fond. — Courtiers et constructeurs de navires près la Bourse de Rouen c. Deglatigny et Larcher. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 722.

8. *Opérations en douane. Consignataire unique. Art. 80 Code de commerce.* — Le ministère des courtiers-interprètes et conducteurs de navires n'est pas obligatoire pour les

parties intéressées agissant dans leur intérêt propre. Le consignataire unique de la cargaison peut donc faire lui-même en douane les démarches nécessaires, et il en est de même, en ce qui concerne le navire, du commis d'une maison de commerce attaché exclusivement à cette maison et dont la personnalité se confond avec celle de ses commettants. Si, au contraire, les consignataires uniques de la cargaison n'ont procédé aux opérations de sortie du navire que pour exécuter l'engagement, pris envers l'armateur, dans le contrat d'affrètement, de réexpédier le navire sur lest, ils ont porté atteinte au monopole des courtiers maritimes, et l'arrêt qui leur a reconnu qualité pour agir en douane est sujet à la censure de la Cour suprême pour violation de l'article 80 du Code de commerce. — Courtiers et conducteurs de navires près la Bourse de Rouen c. Deglatigny et Larcher. — Ibid.

9. *Abordage. Saisie précipitée du navire abordeur. Arrêt. Cassation. Non-lieu.*— L'arrêt, qui a condamné le navire abordé à indemniser l'armateur du navire abordeur des conséquences d'une saisie conservatoire pratiquée le surlendemain du sinistre, n'est pas sujet à cassation pour avoir caractérisé d'une façon insuffisante la faute commise et le préjudice souffert, s'il a motivé la condamnation par la précipitation avec laquelle a été opérée la saisie. — Cie La Foncière c. cap. Seguro et Dubuisson c. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7 et 129.

10. *Navire abordeur. Saisie précipité. Saisissant. Dommages-intérêts. Assureurs. Tierce-opposition. Arrêt. Rejet pour insuffisance de moyens. Cassation. Non-lieu.* — Ce même arrêt n'est pas non plus sujet à cassation pour avoir dénié qualité à l'assureur, tiers-opposant pour obtenir réduction de dommages-intérêts mis à la charge de l'assuré, s'il a repoussé la tierce opposition pour insuffisance de moyens. — Cie La Foncière c. cap. Seguro. — Ibid.

11. *Navire abordeur. Saisie précipitée. Saisissant. Dommages-intérêts. Assureur. Tierce-opposition. Arrêt. Condamnation. Péjudice établi. Cassation. Non-lieu.* — L'arrêt qui a condamné le navire abordé à indemniser le navire abordeur d'une saisie pratiquée précipitamment, n'est pas sujet à cassation pour avoir condamné l'assureur de l'abordé tiers-opposant à des dommages-intérêts par le seul motif du préjudice causé par la tierce opposition, s'il a établi ce préjudice, car la loi n'exige pas, pour la prononciation de dommages-intérêts, la preuve d'une intention dolosive, lorsqu'il s'agit d'une voie de recours extraordinaire telle que la tierce-opposition. — Cie La Foncière c. cap. Seguro.

12. *Marchandise. Dépôt en douane. Non-équivalence à réception. Prise de possession. Question de fait.* — Le dépôt des marchandises en douane après leur débarquement ne vaut pas réception et ne saurait par lui-même constituer une fin de non-recevoir à l'exercice de l'action d'avarie. Mais la prise de possession par le destinataire peut résulter, en fait, des circonstances qui ont accompagné ou suivi ce dépôt, et le jugement, qui ne s'est pas expliqué sur le moyen tiré de ces circonstances, en vue de l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce, doit être cassé pour insuffisance de motifs. — Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Cassation, 31 janvier 1894, IX, p. 707.

13. *Règlement du Hâvre. Entrée et sortie du port. Vapeur. Droit à toute marée de nuit. Entrée à six heures du soir. Absence de faute. Cassation. Non-lieu.* — L'article 2 du règlement du port du Hâvre admet sans conditions les navires à vapeur à entrer et sortir par les écluses à toutes les marées de nuit. L'arrêt qui ne relève aucune faute à la charge du capitaine qui a appareillé à six heures du soir pour rentrer dans ce port est donc respectueux de la loi et échappe à la censure de la Cour suprême. — Dubuisson c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7.

14. *Pourvoi. Défaut d'intérêt. Rejet.*— La condamnation prononcée au fond rend la partie qui a succombé non recevable, pour défaut d'intérêt, à se prévaloir de prétendues irrégularités, devant la cour de cassation. — Ephrussi et Cie c. Otto Bemberg et Cie. — Cassation, 11 janvier 1888, III, p. 534.

15. *Faits. Droit de contrôle. Clause de juridiction.*— C'est à tort qu'un

arrêt croit pouvoir écarter la clause qui attribue juridiction à un tribunal étranger, en se fondant sur des documents et une correspondance dont il ne fait connaître aucune expression, ce qui ne permet pas à la Cour de cassation d'exercer le contrôle qui lui appartient. — Cie Italia c. Waller frères. — Cassation, 13 mars 1889, IV, p. 626.

16. *Matérialité des faits constatés. Caractères légaux. Droit de contrôle.* — Le capitaine chargé de la conduite d'un navire, étant responsable de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions, s'il appartient à la Cour d'appel de constater souverainement la matérialité du fait reproché audit capitaine, la Cour de cassation a également le droit de contrôler l'appréciation juridique des caractères légaux de la faute prétendue. — Devès c. cap. Blomberg. — Cassation, 8 juin 1887, III, p. 145.

17. *Faits retenus par les juges du fond. Appréciation juridique. Droit de contrôle.* — Il appartient à la Cour de cassation de rechercher si les faits, constatés souverainement par les juges du fond, présentent les caractères juridiques qu'ils leur ont attribués. — Cie maritime française du Tonkin c. Cyp. Fabre. — Cassation, 19 mars 1888, III, p. 663.

18. *Arrêt répondant d'une manière explicite aux conclusions des parties. Assurances maritimes. Profit espéré. Non-lieu à cassation.* — L'assureur du fret qui s'est borné à invoquer devant les juges d'appel les art. 379 et 380 du C. com., pour faire déclarer l'assuré déchu du bénéfice de son contrat, à raison d'une assurance de bonne arrivée et des profits espérés sur la cargaison, que celui-ci aurait ultérieurement contractée et dissimulée, est recevable à se prévaloir aux mêmes fins devant la Cour de cassation de l'art. 348 du C. com. Le fait allégué pouvant être, en droit, envisagé au point de vue de ces diverses dispositions légales, ce moyen devant la Cour de cassation n'est pas nouveau. Et ce alors surtout que les juges du fond l'ont d'office examiné et rejeté. — Cie d'assurances « La Maritime » c. Peulevey. — Cassation, 4 avril 1887, III, p. 5.

19. *Adoption de motifs. Conclusions implicitement repoussées. Cassation. Non-lieu.* — L'arrêt qui, en faisant siens les motifs d'un jugement, repousse implicitement les conclusions des appelants, n'est pas sujet à cassation pour avoir omis de s'expliquer sur les moyens contenus dans ces conclusions. — Flornoy et fils c. Dambrung et autres. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

20. *Jugement « ultra petita ». Dommages-intérêts.* — La décision qui prononce sur une chose non demandée donne ouverture à cassation, lorsqu'elle renferme, en outre, une violation de la loi. Il en est ainsi spécialement de celle qui prononce une condamnation en des dommages-intérêts contre une partie, bien qu'aucune faute ne puisse être imputée à celle-ci et qu'aucune conclusion n'ait été prise sur ce point par l'adversaire. — Sundbye c. Société industrielle. — Cass., 8 juin 1891, VII, p. 8.

21. *Connaissance personnelle du juge. Preuve extrajudiciaire. Moyen nouveau.* — Bien que le juge ne puisse former sa conviction à l'aide d'informations personnelles recueillies par lui et soit tenu de fonder sa décision sur des modes de preuve admis par la loi, contradictoirement entre les parties, une décision d'un tribunal de première instance ne peut être attaquée pour violation de cette règle, si, en appel, aucune critique n'a été soulevée de ce chef, aucun motif d'ordre public ne s'opposant à ce que les parties renoncent à l'observation des règles de la preuve. — La Mélusine, La Marine et La Centrale c. Pablo Gil. — Cassation, 15 janvier 1890, V, p. 470.

22. *Rapport d'expert. Moyen nouveau.* — La Cour de cassation ne peut statuer sur un moyen (en l'espèce un rapport d'expert) portant sur un fait qui n'a pas été soumis à l'examen des juges du fond. — Cie Générale Transatlantique c. Salettes. — Cassation, 16 janvier 1895, X, p. 561.

23. *Abordage fortuit. Juge du fond. Déclaration motivée.* — L'abordage survenu par temps de brume, neige ou brouillard, a pu valablement être déclaré fortuit par le juge du fond, du moment que sa décision indique qu'il résulte, soit du rapport du capitaine, soit des circonstances du sinistre, que les deux navires marchaient à une allure modérée lors de la rencontre. — Cap. Sadewaser c.

cap. Pillard et autres. — Cassation, 31 décembre 1894, X, p. 562.

24. *Jugement étranger. Arrêt qui s'y réfère. Motifs suffisants.* — Il n'y a pas de violation des règles du droit international privé ni des art. 546 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil dans l'arrêt qui révisant, en fait, les jugements étrangers, s'en approprie les motifs en s'y référant et déclare que la fausse manœuvre est imputable à un seul capitaine, dont la faute est régulièrement constatée. — Mac Larrem Crum et Cie c. Ollavaria et Cie, la Cie l'Union et le Phénix Espagnol et le Lloyd Andalous. — Cassation, 30 juillet 1889, V, p. 183.

25. *Matelot. Accident. Quasi-délit. Enquête. Constatation suffisante.* — Les constatations de l'enquête sur un accident causé par un matelot suffisent à préciser le caractère quasi-délictueux des faits dont découle la responsabilité de l'armateur, et l'arrêt qui se fonde sur ces constatations pour l'établir n'est pas sujet à la censure de la Cour de cassation. — Cie Gén. Transatlantique c. Sanguinetti. — Cassation, 7 mars 1893, IX, p. 8.

26. *Arrêt infirmant un jugement en ne s'expliquant que sur l'un des deux moyens. Défaut de motifs.* — Lorsqu'un jugement déclare un vendeur responsable d'une réfaction réglée par des experts, par les motifs : « 1° que le certificat des courtiers jurés du port d'embarquement, destinés à vérifier la qualité de la marchandise, n'offrait pas des garanties suffisantes d'exactitude et de sincérité ; 2° qu'en supposant, d'ailleurs, que la marchandise fût saine en apparence, au moment de l'embarquement, il en résulterait, dans tous les cas, qu'elle était infectée « d'un vice caché », et que l'arrêt attaqué pour réformer le jugement dont s'agit s'est expliqué uniquement sur le premier de ces moyens et les a rejetés tous les deux, sans donner sur le dernier aucun motif à l'appui de sa décision, ledit arrêt doit être annulé pour défaut de motifs. —Pauwels et Debacker c. Dreyfus. — Cassation, 11 mai 1887, III, p. 11.

27. *Jugement. Simple hypothèse. Absence de base légale.* — Une simple hypothèse ne saurait servir de base à une décision judiciaire. — Roure et Peulevey c. Assureurs. — Cassation, 15 janvier 1890, V, p. 466.

28. *Clause d'exonération. Défaut de motifs.* — Est nul pour défaut de motifs le jugement qui, sans s'expliquer sur le sens et la portée de la clause manuscrite de non garantie insérée dans un connaissement, a rejeté les conclusions de la Compagnie maritime de transport tendant à ce qu'elle fût exonérée, en vertu de cette clause, de toute responsabilité pour avaries.— Cie Gén. Transatlantique c. Brunet.— Cassation, 22 mai 1889, V, p. 177.

29. *Clause d'exonération. Arrêt. Défaut de mention. Cassation.* — L'arrêt qui ne s'explique pas sur tous les moyens proposés par les parties est sujet à cassation. Spécialement, est nul pour défaut de motifs l'arrêt qui, sans statuer sur la partie d'une clause d'exonération invoquée par l'armateur, condamne ce dernier, conjointement avec le capitaine, à payer au consignataire la valeur des manquants, en se bornant à repousser les fins de non-recevoir soulevées par eux. — Lindsay Gracie et Cie c. Simon. — Cassation, 7 décembre 1892, VIII, p. 272.

30. *Clause d'exonération. Avarie. Condamnation. Absence de constatation de faute. Cassation.* — Manque de base juridique un arrêt qui, sans préciser aucune faute déterminée, condamne néanmoins une compagnie de transports à réparer une avarie provenant d'une pression de chargement, alors que le connaissement exonérait ladite compagnie de toute responsabilité pour les dommages provenant de la pression de chargement. — Cie Gén. Transatlantique c. Daudet. — Cassation, 29 octobre 1890, VI, p. 241.

31. *Fautes du capitaine. Exonération. Armateur. Faute personnelle. Condamnation. Cassation. Non-lieu.* — La clause de la charte-partie qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage ne l'affranchit pas des conséquences de ses fautes personnelles, et l'arrêt qui l'a condamné pour une faute de ce genre, sans s'expliquer sur la clause d'exonération, échappe à la censure de la Cour de cassation. — Woods et Murray c. Verminck. — Cassation, 17 mai 1893, VIII, p. 645.

32. *Erreur dans un motif. Capitaine. Manœuvre à tribord. Prudence. Justification suffisante.* — S'il y a erreur dans le motif de l'arrêt d'après lequel l'art. 15 du règlement international sur les abordages (règle de tribord) est applicable même en temps de brume, les navires pouvant se garder par le son, l'arrêt n'en demeure pas moins justifié, s'il constate que le capitaine, en manœuvrant à tribord, a obéi en même temps à la prudence, conformément à l'art. 23 du règlement, en s'écartant de l'obstacle qu'il pressentait devant lui. — Chargeurs Réunis et Fœrster et autres c. Cie Transatlantique. — Cassation, 1er avril 1889, V, p. 7.

33. *Avaries. Simple constatation par témoins. Admission de l'action. Cassation.*—Le jugement qui accueille l'action fondée sur la simple constatation d'une avarie par témoins doit être cassé pour violation de l'article 435 du Code de commerce. — Fraissinet et Cie c. Forcioli. — Cassation, 12 mars 1895, X, p. 738.

34. *Signification. Réquisition du visa du procureur général, indiquée sur l'original et non sur la copie. Défaut de nullité.* — Si l'article 68 C. proc. civ. exige que l'huissier fasse, à peine de nullité (art. 70 C. pr. civ.), mention du visa tant sur l'original que sur la copie, l'art. 69 § 9, ne reproduit pas, pour l'huissier, l'obligation de mentionner, à peine de nullité l'octroi du visa par le procureur général. Peu importe, dès lors, que la copie signifiée ne contienne que la mention d'une réquisition de visa, au lieu de la mention de l'octroi de ce visa, s'il a été effectivement donné sur l'original. — Cie d'Assurances maritimes « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

35. *Fin de non-recevoir. Arrêt d'admission. Signification. Erreur dans la copie du jugement.* — Le défendeur en cassation ne saurait opposer une fin de non-recevoir fondée sur ce que l'arrêt d'admission n'aurait pas été signifié à son domicile légal, lorsque ce fait est dû aux indications inexactes contenues dans la copie du jugement attaqué, que ce défenseur a fait signifier lui-même. L'arrêt d'admission a pu être, dans ce cas, valablement signifié à la mairie du lieu où il a été impossible de découvrir le défendeur, bien que celui-ci résidât en Corse ; la signification au parquet n'était nullement nécessaire. — Douanes c. Sabarros. — Cass., 18 octobre 1886, II, p. 385.

36. ESPAGNE. — *Arrêt. Affirmation d'un fait. Traité. Pourvoi. Preuve contraire.* — Lorsqu'un arrêt affirme dans ses motifs l'existence d'un traité, en l'espèce d'une convention de réciprocité avec l'Angleterre, c'est à celui qui se pourvoit contre l'arrêt à démontrer l'inexistence de ce traité ou son inapplicabilité à l'espèce. — Société maritime de Biscaye c. Ch. Stewart. — Cour supr. de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

37. *Présomption. Analogie. Preuve précise.* — Il n'est pas permis aux juges de faire prévaloir des présomptions et des analogies contre des preuves précises et certaines. — Cie l'Union c. V. José Barreras. — Trib. sup. de Madrid, 10 juin 1885, III, p. 222.

38. ITALIE. — *Juge du fond. Force majeure. Moyen repoussé. Cassation. Non-lieu.* — La décision du juge du fond, qui repousse la force majeure, échappe à la censure de la Cour de cassation. — Merli et Lugaro c. Sferruza. — Cassation Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

Voir aussi : *Armateur, Arrêt, Connaissement.*

CAUTION.

V. *Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Destinataire, Douane, Saisie, Surestaries.*

CAUTION JUDICATUM SOLVI.

1. FRANCE. — Extension aux matières commerciales. — Loi du 5 mars 1895, X, p. 812.

Voir aussi : *Etranger, Navire.*

CAUTIONNEMENT.

1. FRANCE. — *Caractère. Navire saisi à la suite d'un abordage. Cautionnement fourni par ses propriétaires. Droit pour les assureurs de la cargaison de profiter du cautionnement.* — Lorsqu'à la suite d'un abordage, le navire abordeur a été saisi, et

que, pour en obtenir la libre sortie, ses propriétaires ont fourni un cautionnement, ce cautionnement peut être attribué non seulement aux armateurs du navire abordé qui avaient fait pratiquer la saisie, mais encore aux assureurs des facultés qui se trouvaient à bord de ce dernier navire. En effet, bien que le cautionnement dont s'agit n'ait pas été donné personnellement auxdits assureurs, ceux-ci doivent être néanmoins assimilés à des créanciers qui interviennent dans la distribution d'une somme appartenant à un débiteur commun. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie, la Cie l'Union et le Phénix Espagnol et le Lloyd Andalous. — Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

Voir aussi : *Abandon, Abordage maritime.*

CÉRÉALES.

1. ANGLETERRE. — Graines oléagineuses (conditions générales de leur commerce sur les marchés anglais et américains). — I, p. 448.

Voir aussi : *Transport.*

CERTIFICAT.

1. FRANCE. — *Autorités étrangères. Certificats. Caractère officiel. Légalisation.* — Pour que des certificats délivrés par des capitaines de ports étrangers, puissent être produits en France comme pièces officielles, il faut que la signature desdits capitaines ait été légalisée par le consul français et que la signature du consul ait été elle-même légalisée par le Ministre des affaires étrangères ou son délégué. — Cie Puglia c. Michalopoulo. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

Voir aussi : *Capitaine, Consul, Etranger, Vente coût, fret et assurance.*

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ.

Voir : *Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Navire.*

CERTIFICAT DE VISITE.

Voir : *Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Compétence, Navire, Preuve.*

CERTIFICAT D'ORIGINE.

1. ALLEMAGNE. — Résolution du Conseil fédéral du 17 mars 1894. — X, p. 134.

2. RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — Abolition de ces certificats, sauf pour certains produits. — X, p. 139.

3. RUSSIE. — Restriction aux marchandises objet des nouveaux traités de commerce avec la France et l'Allemagne. — X, p. 136.

CHALAND.

1. ITALIE. — *Avaries, Réparations. Absence de privilège sur le prix.* — Celui qui a fait des réparations à un chaland pour avaries par lui souffertes n'a aucun privilège sur son prix. — Verany c. Gustavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

2. *Gardien. Absence de privilège.* — L'obligation du gardien, établi à bord, suivant l'article 171 du Code de la marine marchande, ne s'étend pas aux chalands, et c'est pourquoi le gardien d'un chaland n'a pas le privilège dont s'agit à l'article 675, n° 4, du Code de commerce. — Verany, c. Gustavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Assurance maritime, Déchargement, Navire, Surestaries, Vente.*

CHAMBRE DE COMMERCE.

1. *Hangars. Outillage public. Décret du 3 septembre 1851. Concession légitime.* — L'établissement et l'entretien de hangars et d'engins installés sur les dépendances du domaine public et mis à la disposition du public, moyennant un prix de location, sont des opérations dont une Chambre de commerce peut se charger, par application du décret du 3 septembre 1851. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. l'Etat. — Cons. d'Etat, 11 janvier 1889, V, p. 183.

2. *Hangars. Cale du navire. Prolongation. Assimilation impossible.* — La livraison doit être considérée comme parfaite, lorsque la marchandise s'est trouvée à la disposition des destinataires, en l'espèce dans les hangars de la Chambre de commerce, qui ne peuvent être juridiquement

assimilés à une prolongation du navire. Les bons successifs de livraison partielle délivrés au destinataire, au fur et à mesure du paiement partiel du fret, ne sont qu'une mainlevée partiellement consentie de l'opposition notifiée par le capitaine à la sortie des marchandises, et la situation des parties n'est pas modifiée de ce fait. — Cap. Courthalan c. Fratelli Cattanéo. — Aix, 10 janvier 1890, V, p. 484.

Voir aussi : *Avarie, Contributions indirectes, Ponton.*

CHAPEAU.

1. France. — *Chapeau sur le fret. Armateur. Droit de diriger l'expédition. Cargaison chargée pour son compte. Détermination du chapeau. Bénéfice de l'opération.* — Lorsque l'armateur a promis au capitaine un chapeau sur le fret, il reste néanmoins libre de diriger son opération, comme il l'entend, et ne peut se plaindre de ce que, au lieu de fréter le navire, l'armateur l'a chargé de marchandises pour le compte de l'armement. En ce cas, le chapeau du capitaine doit être calculé, non sur le fret que le navire aurait pu gagner, mais sur le bénéfice réel de l'opération, c'est-à-dire sur la différence entre le prix d'achat et le prix de vente des marchandises chargées pour le compte de l'armement. — Cap. Rabin c. D. Auger. — Hâvre, 16 août 1893, IX, p. 506.

Voir : *Assurance maritime, Capitaine, Saisie.*

CHARBON.

1. France. — *Insuffisance. Armateur. Faute personnelle.* — Constitue une faute personnelle à l'armateur le fait d'avoir frété un navire dont les soutes à combustible étaient insuffisantes, eu égard à la traversée, et de n'avoir pas réservé, en dehors de ces soutes, l'espace nécessaire à l'emmagasinage du charbon. — Woods et Murray c. Verminck. — Cassation, 17 mai 1893, VII, p. 645. — Cyprien Fabre c. James Knott. — Marseille, 28 mars ; Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 53 et 488.

2. *Approvisionnement suffisant. Approvisionnement double.* — Le capitaine est réputé ne pas avoir un approvisionnement de charbon suffisant, lorsqu'il n'en a pas une quantité double de celle qui doit se consommer dans une navigation normale. — Cap. Beasley c. réclamateurs. — Marseille, 29 avril 1891, VI, p. 695.

3. *Approvisionnement double, Règle non absolue, Ample provision, Nécéssité, Calcul de l'approvisionnement. Prévisions nécessaires. Inobservation. Objets sacrifiés. Avaries communes. Règlement.* — L'obligation pour le capitaine d'avoir un approvisionnement de charbon double de la quantité nécessaire n'est pas une règle absolue, et il suffit, conformément au règlement d'York et d'Anvers, de lui en imposer une *ample provision,* surtout s'il s'agit d'un navire et d'un capitaine anglais. On ne doit pas considérer comme une *ample provision* l'approvisionnement calculé d'après la longueur de la route mathématiquement directe, en y ajoutant un dixième, lorsque le capitaine, connaissant la route à faire pour l'avoir déjà parcourue, et se trouvant à même d'apprécier les difficultés devant résulter des courants, de la résistance du vent et de la mer, devait prévoir pour le retour une traversée plus longue que pour l'aller. En conséquence, le capitaine, qui n'a pas fait une provision de charbon largement suffisante pour les besoins probables de la traversée, doit être tenu pour fautif et irrecevable à demander l'admission en avaries communes des objets sacrifiés comme combustibles, à moins qu'il n'établisse que son approvisionnement ne s'est trouvé insuffisant que par suite d'un événement de force majeure impossible à prévoir. — Cap. Beasley c. Schlœsing frères et Schmitt. — Aix, 23 mars 1893, IX, p. 181.

4. *Chargement à prendre dans un ou plusieurs ports. Fret proportionnel. Capitaine, Interversion de l'ordre géographique. Double escale. Charbon. Consommation supplémentaire.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu aux plus rapprochés, pour revenir finalement compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'arma-

teur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. En conséquence, il ne saurait réclamer de surestaries ni d'indemnité pour consommation supplémentaire de charbon occasionnée par le déroutement du navire. — Taconet c. Duménil-Leblé — Rouen, 23 juin 1893, IX, p. 199.

5. *Vanne communiquant avec la chaufferie. Absence de fermeture. Armateur. Faute. Vol de charbon. Responsabilité.* — Est en faute l'armateur qui laisse subsister dans son navire une vanne de communication entre la chaufferie et la cale contenant le charbon transporté, et n'a pas fait fermer cette vanne de manière à rendre impossibles les soustractions de charbon par les gens de l'équipage. — Société commerciale d'affrètements c. Cap. Hunter. — Hâvre, 18 juin 1894, X, p. 248.

6. Allemagne. — *Assurance « franc de dommages sauf échouement ». Responsabilité pour combustion spontanée. Vente en cours de route.* — Lorsqu'un chargement de charbon est assuré « franc de dommage, sauf en cas d'échouement, » et avec la clause de responsabilité pour les risques de la combustion spontanée et ses suites, les assureurs sont tenus de payer le montant de l'assurance, si l'on a dû abandonner le voyage et vendre les charbons pour éviter la combustion de ces marchandises. — M. Séminario et Cie c. le Nord Deutsche. — Tribunal de l'empire, 28 juin 1893, II, p. 569.

7. *Prêt au capitaine pour achat de charbon. Gage sur le navire et le fret.* — Le prêt consenti au capitaine pour achat de charbon et pour frais de traversée confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est opposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

8. Danemark. — *Charte-partie anglaise. Clause de livraison par l'affréteur au prix courant. Interprétation.* — La clause d'une charte-partie « Bunkers to be supplied by charterers at current price » (le charbon de soute sera livré par l'affréteur au prix courant), emporte obligation pour le capitaine d'acheter chez l'affréteur la houille destinée à l'usage du navire. — Copenhague, 23 septembre 1892, X, p. 629.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Avarie, Avarie commune, Capitaine, Faillite, Privilège.*

CHARGEMENT

Division

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Jurisprudence.* Sect. 1. *Du chargement en général.* Sect. 2. *De la preuve du chargement.* Sect. 3. *Du lieu du chargement.* Sect. 4. *De l'époque du chargement.* Sect. 5. *Du mode de chargement.* Sect. 6. *Des risques du chargement.* Sect. 7. *Du défaut de chargement et du chargement partiel.*

CHAPITRE I
Législation.

1. Canada. — Acte concernant les navires et leur chargement (Décret canad. 1888). — IV, p. 217.

2. Suède. — Capitaine assisté par le second. Responsabilité de l'un et de l'autre (Loi suédoise). — III, p. 105.

3. Obligations de l'affréteur. Moment où cesse sa responsabilité (Loi suédoise). — III, p. 106.

CHAPITRE II
Doctrine.

4. Danemark. — Obligations du capitaine pour le chargement des marchandises (M. Beauchet). — III, p. 253.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

Section 1
Du Chargement en général.

5. Angleterre. — *Opérations du chargement. Transport à quai. Grève au lieu d'extraction du minerai.* — Le chargement comprend seulement les opérations combinées du négociant livrant la marchandise et du capitaine la prenant à bord. Le transport des marchandises du lieu de pro-

duction au quai, ne peut pas être considéré comme une opération du chargement; dès lors, une grève éclatant parmi les employés du chemin de fer au lieu d'extraction du minerai, ne peut être appelée « une grève survenant pendant le chargement » et ne rentre pas dans l'exemption stipulée par la charte-partie. — Stephens c. Harris et Cie. — Cour supr. de judic., 26 octobre 1887, III, p. 608.

6. BELGIQUE. — *Faits constitutifs. Mise sur allèges.* — Pour qu'une marchandise puisse être considérée comme chargée dans le navire, bien qu'elle n'y soit pas encore réellement embarquée, il faut au moins qu'elle se trouve dans les allèges du navire, c'est-à-dire dans des allèges louées et payées par l'armateur et placées le long du bord; mais il ne suffit pas que ladite marchandise soit à la disposition du capitaine dans les allèges du chargeur. — Cap. Bartlett c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

SECTION 2

De la preuve du chargement.

7. FRANCE. — *Connaissement. Signature en blanc. Validité.* — Le connaissement fait la preuve du chargement à l'égard de tous, alors même qu'il a été signé en blanc. Le capitaine qui a signé en blanc doit être considéré soit comme ayant suivi la foi des affréteurs, soit comme ayant commis une faute. — Lataste et Cie c. Cap. Morrow. — Bordeaux, 22 octobre 1889, V, p. 377.

8. *Connaissement. Signature du capitaine. Loi anglaise. Armateur. Responsabilité. Droit de prouver le non-chargement.* — D'après la loi anglaise, l'armateur répond de la signature du capitaine apposée sur le connaissement, comme de tous les actes de ce dernier qui rentrent dans ses pouvoirs ordinaires, et il a seulement le droit de prouver, même à l'encontre d'un tiers porteur, que les quantités indiquées au connaissement n'ont pas été effectivement chargées. — D'Alayer c. Cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

9. *Vente par navire à désigner. Marchandise. Diminution en cours de route. Risques de l'acheteur. Vendeur. Chargement de la quantité promise. Preuve.* — Dans les ventes par navire à désigner, la perte ou la diminution éprouvée par la marchandise entre la mise à bord et l'arrivée à destination n'a pas pour effet de dispenser l'acheteur de prendre livraison, mais seulement de restreindre ses obligations au paiement de la quantité qui lui est livrée. Toutefois, le vendeur est tenu de justifier, par des moyens suffisamment probants, qu'il a chargé toute la quantité promise. A défaut de cette preuve, ou s'il n'en fournit d'autres que les énonciations du connaissement, telles que la clause « que dit être », qui, émanant de lui-même, ne peut lui servir de titre, le vendeur doit subir la résiliation intégrale de tout le marché. — L. Dreyfus et Cie c. Agelasto et Cie. — Marseille, 6 février 1895, X, p. 792.

10. TUNISIE. — *Erreurs et manquants. Expéditeurs. Preuve du chargement. Irresponsabilité.* — L'expéditeur qui prouve, par le manifeste du navire et par les connaissements, qu'il a réellement chargé tout ce qu'il avait promis, ne saurait être déclaré responsable des erreurs et des manquants reconnus à l'arrivée par les destinataires. — Farrugia et Camelloni c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

SECTION 3

Du lieu du chargement

11. FRANCE. — *Chargement dans un port déterminé. Chargement effectif dans une autre port. Baraterie du capitaine. Clause d'exonération.* — L'armateur peut valablement convenir qu'il ne sera pas responsable des pertes ou dommages occasionnés par la baraterie du capitaine. Mais cette clause d'exonération, valable en soi, ne peut recevoir son application, quand il a été convenu qu'elle ne produira effet qu'en cas de chargement dans un port déterminé et quand, en fait, le navire a embarqué sa cargaison dans un autre port. — Hain et Son c. Société des Magasins Généraux. — Saint-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

12. *Chargement dans un ou plusieurs ports. Fret proportionnel au nombre des ports. Capitaine. Interversion de l'ordre géographique.*

Double escale. Surestaries. Non-lieu. Charbon. Consommation supplémentaire. Indemnité. — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu aux plus rapprochés, pour revenir finalement compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'armateur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après le contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. En conséquence, il ne saurait réclamer de surestaries ni d'indemnité pour consommation supplémentaire de charbon occasionnée par le déroutement du navire. — Taconet c. Duménil-Leblé. — Rouen, 23 juin 1895, IX, p. 199.

13. *Deux ports différents. Staries stipulées pour chacun. Partie des marchandises non embarquée dans le premier port, mais seulement chargée dans le second. Fautes du navire. Staries réversibles.* — Quand un navire doit commencer son chargement dans un port, pour le compléter dans un autre et que des délais de starie ont été stipulés respectivement pour chacun de ces ports, les chargeurs ont le droit d'ajouter au délai stipulé pour le second port, le temps dont ils n'ont pas profité dans le premier. Il en est ainsi, du moins, lorsque c'est par la faute du navire que les chargeurs n'ont pu embarquer dans le premier port la quantité de marchandises convenue et qu'ils ont été contraints de faire conduire et d'embarquer dans le second, le solde de cette quantité. — V. Lallement et Cie c. Cap. Williams. — Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

14. *Vins de Messine. Chargement à Milazzo. Absence de faute.* — Les vins de la région de Messine sont fréquemment envoyés du port de Milazzo, dont l'importance rend plus faciles les transactions commerciales et les relations avec l'étranger. — Pierre Becker et Ilardi, Cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

15. BELGIQUE. — *Plusieurs ports pour charger. Trajet d'un port à l'autre. Staries.* — Quand un affréteur a la faculté de charger dans plus d'un port, les staries (30 jours ouvrables) courent sans interruption pendant le trajet d'un port à l'autre. — Cap. Stewens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

16. NORVÈGE. — *Lieu du chargement. Défaut de sécurité. Affréteur. Envoi de la marchandise à bord.* — L'armateur a droit à une indemnité vis-à-vis de l'affréteur qui ne livre pas la cargaison, du moment que le navire s'est approché du lieu indiqué pour le chargement aussi près qu'il pouvait le faire sans danger. — Evensen c. Mortensen. — Christiania, 18 juin 1885, II, p. 595.

SECTION 4
De l'époque du chargement.

17. *Retard. Constatation. Protêt insuffisant.* — Les chargeurs ne peuvent reprocher au capitaine d'avoir employé un nombre d'hommes insuffisant pour prendre la marchandise à bord, lorsqu'ils n'ont pas fait constater ce fait et se sont contentés d'une protestation pour la forme lors du départ du navire. — Cap. Mathews c. Dewulff-Cailleret, et fils. — Douai, 20 novembre 1887, III, p. 410.

18. *Retard. Grève. Absence de force majeure. Surestarie.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, le capitaine a droit à des surestaries, si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun, alors même que le retard proviendrait d'une grève des ouvriers des ports.— Cap. Lindhner c. Olive et Revello. —Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

19. *Absence de chargement dans le délai. Reprise du navire. Demi-fret.* — L'article 288 du Code de commerce n'impose aucune formalité particulière pour constater la rupture du voyage. En conséquence, le fréteur n'a droit qu'au demi-fret, bien que l'affréteur ne lui ait donné aucun avis de son intention de rompre le voyage, si cette intention n'a pu être ignorée du fréteur, et spécialement, lorsque, la cargaison n'ayant pas été chargée dans le délai imparti par la charte-partie, le fréteur a repris la disposition de son navire à l'expira-

tion des jours de planche. — P. et A. Legal c. Christiaens et Allaire. — Nantes, 18 mai 1889, V, p. 648.

20. *Cas de force majeure dispensant l'affréteur de charger dans le délai. Obstacles en cours de voyage. Inapplication.* — Lorsqu'une charte-partie prévoit, en faveur de l'affréteur, un cas de force majeure pouvant le dispenser de charger dans le temps convenu, il faut interpréter cette clause dans ce sens que les cas de force majeure doivent s'appliquer aux circonstances du chargement lui-même, comme, par exemple, l'impossibilité d'accès aux quais d'embarquement, et non pas aux obstacles qui ont pu empêcher la marchandise d'arriver en temps utile pour être mise sur le quai à la disposition du navire, le retard pouvant provenir des convenances ou de la négligence du chargeur.— Pelletier c. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

21. *Chargement sur navire désigné ou tout autre. Droit de transborder. Risques et retard. Preuve.*— Est licite la clause du connaissement autorisant le capitaine à charger la marchandise sur le navire désigné ou tout autre et à transborder en tout temps, sans avis préalable, tout ou partie des marchandises, les risques et retards restant à la charge de ces dernières. Cette clause a tout au moins pour effet d'obliger les réclamateurs à prouver que les retards sont imputables à la faute de l'armateur. En conséquence, en l'état de cette clause, les réclamateurs qui ne rapportent pas la preuve ci-dessus n'ont droit à aucune indemnité pour retard, par suite du chargement de la marchandise, sur un autre navire que celui désigné, alors surtout qu'ils n'établissent avoir souffert aucun préjudice.— Binsse et Sébilo c. Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 9 janvier 1894, IX, p. 734.

22. *Chargement vendu. Embarquement avant une date déterminée. Capitaine. Collusion avec le vendeur. Connaissement. Antidate.* — Le capitaine qui, de concert avec le vendeur d'une marchandise à livrer par navire et à embarquer avant une date déterminée,consent à antidater ses connaissements, de manière à faire croire à l'acheteur que la marchandise a été embarquée dans les conditions du marché, commet une faute qui a pour effet de le rendre responsable envers l'acheteur du préjudice que ce dernier a éprouvé du fait de l'embarquement après la date indiquée dans le contrat de vente. -- Le Bourgeois c. cap. Thorsen. — Rouen, 22 mars 1892, IX, p. 152.

23. *Chargement vendu. Embarquement. Nouveau droit de douane.* — Il en est ainsi surtout lorsque l'acheteur s'est trouvé, par le fait de cette antidate, empêché de laisser les marchandises pour compte de l'expéditeur, ce qu'il eût fait si, avant le paiement ou l'acceptation des traites du vendeur, il avait connu la date véritable de l'embarquement. Spécialement, le capitaine est tenu de rembourser à l'acheteur les nouveaux droits de douane auxquels la marchandise s'est trouvée assujettie, et qui ne lui auraient pas été applicables si le navire avait embarqué la marchandise en temps convenu, alors surtout que le capitaine pouvait prévoir ces nouveaux droits, dont il était depuis longtemps question. — Le Bourgeois c. cap. Thorsen. — Ibid.

24. *Embarquement sur mois désignés. Chargement anticipé. Date du connaissement. Preuve contraire.* — Quand un marché stipule un embarquement sur mois désignés, la mention du connaissement portant la date d'un des mois indiqués ne saurait empêcher l'acheteur d'établir que l'embarquement a réellement commencé à une date antérieure. L'acheteur est donc bien fondé à refuser l'application du navire ayant commencé à charger avant les délais indiqués, et la vente doit être résiliée contre le vendeur. — De Goer Menager et Cie c. Kreglinger et Cie. — Hâvre, 8 novembre 1893, IX, p. 525.

25. ANGLETERRE. — *Navire « prêt à charger ». Sens de ce mot.* — Un navire est « prêt à charger « quand il est rentré au port, alors même que l'encombrement l'empêche d'atteindre sa place de charge. — Hick c. Tweedy. — Cour supr. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

26. *Retards au chargement. Charte-partie. «Cesser clause». Inapplication. Affréteur. Indemnité due.* — La «cesser clause,» qui dégage l'affréteur de toute responsabilité pour le

règlement du fret et des surestaries, dès qu'il a mis à bord un chargement constituant pour le capitaine une garantie suffisante, ne s'applique pas aux retards au port de charge. L'affréteur est quand même tenu de payer l'indemnité afférente à ce retard, sans pouvoir invoquer la *cesser clause*. — Dunlop et autres c. Balfour Welliamson et Cie. — Haute-Cour de justice, 29 janvier 1892, VIII, p. 386.

27. *Retard. Temps permettant. Choléra. Absence de force majeure.* — Lorsque la charte-partie dispose que le chargement se fera quand le temps le permettra, et exonère l'affréteur de toutes surestaries en cas de grève, on ne doit considérer, comme rentrant dans cette clause, que les jours où le mauvais temps a empêché de charger. Le retard provenant du choléra qui sévissait parmi les mineurs ou de la boue produite dans le minerai reste à la charge du chargeur. — Stephens c. Harris et Cie. — Haute-Cour de justice, 29 juin 1887, III, p. 220.

28. Belgique. — *Délai. Chargement de telle date à telle date.* — Sous l'empire de la clause « à charger par steamer du 5 au 10 octobre », dans quelle proportion l'affréteur doit-il présenter journellement les marchandises? — Morel Brothers et Kennedy Hunter et Cie c. Frères Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

29. *Délai convenu. Expiration. Capitaine non obligé de recevoir les marchandises.* — Lorsqu'un délai est fixé pour le chargement, le capitaine n'est pas obligé de recevoir les marchandises arrivant après ce délai, surtout s'il a déjà commencé l'embarquement des premières. Mais lorsque, pour charger ces autres marchandises, le capitaine est resté au port de charge au delà du temps convenu, il ne peut réclamer de ce chef des surestaries aux chargeurs des premières marchandises. — Morel Brothers et Kennedy Hunter et Cie c. Frères Keinkamp. — Ibid.

30. Danemark. — *Affréteur. Retard. Présence d'autres navires. Tour normal. Surestaries.* — Lorsque le retard apporté par l'affréteur du chargement provient de ce que, à l'arrivée du navire au lieu de chargement, il a dû attendre que d'autres navires, inscrits avant lui, fussent servis de houille, les surestaries stipulées dans la charte-partie n'en sont pas moins dues, en l'absence de toute clause spéciale. — Copenhague, 25 janvier 1893, IX, p. 772.

31. *Navire prêt à charger. Avis donné le dimanche. Chargement le surlendemain. Usages de Dantzig.* — Bien que l'affréteur ait été averti le dimanche que le navire par lui affrété était arrivé au lieu désigné pour le chargement, et était prêt à prendre charge, il n'est point obligé de commencer le chargement avant le mardi, car, d'après les usages reçus à Dantzig, comme d'après l'article 118 du Code maritime danois du 1er avril 1892, l'avis que le navire est prêt à prendre charge ne peut être communiqué un jour férié. En pareil cas, le fréteur ne peut prétendre à une indemnité de surestaries, alors même que le chargement a été commencé le lundi, vers 11 heures du matin. — Copenhague, 28 octobre 1892, IX, p. 768.

32. *Pluie. Ouvriers du chargeur. Refus de continuer le travail. Responsabilité.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie, rédigée en anglais, que le chargement et le déchargement d'une cargaison de houille devront s'effectuer à raison de 250 tonnes par jour au minimum, exception faite toutefois pour les *idle days* (jours inoccupés), ainsi que pour les jours fériés et autres, où des événements non imputables au chargeur pourraient retarder le chargement ou le déchargement, le chargeur doit néanmoins payer les surestaries fixées par la charte-partie dans le cas où les individus qu'il employait à ce chargement (les membres d'un syndicat des travailleurs de la mine) se sont refusés à continuer leur travail, en prétextant de la pluie qui tombait pendant presque toute la journée. — Copenhague, 7 décembre 1892, IX, p. 770.

33. *Prompte expédition. Interprétation. Usages de France et de Danemark.* — D'après les usages reçus en Danemark et en France, le chargement des marchandises sur le navire doit avoir lieu dans les trois semaines au plus tard, lorsque le contrat stipule une « prompte expédition ». — Lund

c. Marchand. — Cour supr., 7 avril 1886, III, p. 352.

34. Egypte. — *Chargement fixé à la première ouverture des eaux. Date approximativement déterminée. Navire prêt à charger avant cette date. Affréteur. Retard. Surestaries.* — Lorsque la date de chargement d'un navire en Suède a été fixée « à la première ouverture des eaux, environ 15 mai », le capitaine ne devance pas l'époque stipulée s'il arrive au port de charge le 4 mai, après l'ouverture des eaux ; par conséquent, au cas de retard dans la consignation de la cargaison, l'affréteur est tenu de payer les surestaries convenues.— Giovani Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, IX, p. 271.

35. Italie. — *Affrètement. Engagement de charger à une époque fixée. Fréteur. Refus de charger. Manque de place à bord.* — La compagnie de navigation, qui s'est engagée à charger une quantité déterminée de marchandises sur un vapeur donné, à une date fixée, est responsable des dommages qu'elle cause en refusant de les recevoir, sous prétexte qu'il manque la place à bord. — Gastaldi c. Podesta. — Gênes, 12 mai 1893, IX, p. 623.

36. Norvège. — *Navire. Retard. Chargement sans réserves. Chargeur. Dommages-intérêts. Renonciation tacite.* — A supposer qu'un navire soit en retard pour se rendre au lieu où doit s'effectuer le chargement, le chargeur perd tout droit à réclamer aux armateurs des dommages-intérêts, s'il opère le chargement du navire et s'il le laisse partir pour le lieu de destination sans faire aucune protestation ni réserve concernant ce retard. — Christiania, V, p. 405.

Section 5
Du mode de chargement.

37. France. — *Chargement sur le pont. Clause de charte-partie. Quantité non prévue. Jet à la mer. Exagération de la pontée. Preuve.* — Lorsque la charte-partie autorise le capitaine à charger la marchandise sur le pont, sans que la quantité ait été spécifiée, c'est au chargeur, qui prétend que c'est par suite du chargement sur le pont d'une trop grande quantité de marchandises qu'il est devenu nécessaire, dans le cours du voyage, d'en jeter une partie à la mer, à établir que la quantité de marchandise chargée sur le pont était exagérée. S'il ne rapporte pas cette preuve, le livre de bord suffit à démontrer que le jet à la mer a été le résultat d'une fortune de mer et à dégager, par suite, la responsabilité du capitaine.— Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

38. *Connaissement. Droit de charger sur le pont sans avis au chargeur. Assureur responsable.* — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à charger sur le pont, sans aviser le chargeur, les marchandises pouvant être considérées comme dangereuses, l'assureur ne peut se refuser à rembourser la perte des marchandises placées sur le pont à l'insu du chargeur, par le motif que celui-ci ne lui a pas fait la déclaration de ce mode de chargement. Il n'a pas le droit d'exiger de son assuré la double prime afférente aux marchandises ainsi chargées. — L'armateur n'est pas non plus responsable envers l'assureur pour avoir simplement usé d'un droit que lui conférait le connaissement. — Félix c. Assureurs et Duchon, Doris et Cie. — Marseille, 3 août 1894, X, p. 456.

39. *Chargement sur le pont. Connaissement du capitaine. Autorisation à l'insu des chargeurs. Responsabilité. Assureurs. Recours contre le capitaine.* — Le capitaine, qui fait ajouter sur le connaissement qu'il a en mains, après coup, et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer des marchandises sur le pont, commet une faute qui engage sa responsabilité et celle des assureurs. En pareil cas, ceux-ci ont leur recours contre le capitaine, mais ne sauraient se dégager vis-à-vis des chargeurs en invoquant la réticence. — Richarme c. cap. Vitiello, Crémieux et Cercle Belge. — Marseille, 18 janvier 1895, X, p. 617.

40. *Chargement sur le pont. Avaries. Réception sans réserves.* — Le capitaine qui charge une marchandise sur le pont sans autorisation spéciale commet une faute; mais la réception sans réserves par le destinataire éteint toute action contre le transporteur à raison des avaries survenues par suite de ce chargement.

— Tardieu c. Cyprien Fabre et Assureurs. — Marseille, 4 juillet 1892, VIII, p. 109.

41. *Chargement sur le pont et dans les soutes.* — Le capitaine qui se rend complice des agissements des armateurs, notamment en chargeant les marchandises sur le pont et dans les soutes, est responsable vis-à-vis des réclamateurs.—Cap. Janes Mark, Withwill et Sons, J. et M. Currie c. Lamotte et Cie et joints. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

42. *Chargement sur le pont. Petit cabotage. Jet à la mer. Avarie commune.* — Dans la navigation au petit cabotage, le capitaine a le droit de charger des marchandises sur le tillac sans le consentement des chargeurs. Il suit de là que le jet pour le salut commun des marchandises ainsi chargées constitue une avarie commune à laquelle le fret, le navire et la cargaison doivent contribuer, suivant les dispositions de l'article 401. — O'Sheelan c. Vve G. Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

43. *Arrimage. Vice. Faute des chargeurs. Non-chargement partiel.* — Le capitaine n'est pas responsable pour n'avoir pas transporté toute la quantité de marchandise qu'il s'était engagé à transporter, si cette inexécution partielle de son engagement est imputable à un vice d'arrimage causé par la faute des chargeurs. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

44. *Marchandises couvertes. Capitaine non obligé d'en vérifier la qualité avant l'embarquement.* — On ne peut reprocher au transporteur et au capitaine de ne pas avoir contrôlé, avant l'embarquement, au moins la nature *in genere* des marchandises qui leur ont été présentées couvertes ; cet examen, contraire à la promptitude avec laquelle s'effectue le chargement des navires, aurait, en outre, le grave inconvénient de compromettre la conservation des marchandises au cours du voyage.— Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

45. *Chargement en vrac. Clause « poids inconnu ». Usages de la mer Noire. Répartition proportionnelle.* — Les connaissements ayant été signés par le capitaine « poids inconnu », suivant les usages des ports de la mer Noire, s'ils portent que la marchandise, l'orge dans l'espèce, a été chargée en vrac avec d'autre orge sans séparation, ou si la séparation n'a été faite qu'au moyen de nattes et a été pourtant insuffisante pour empêcher le mélange, aucune faute ne peut être reprochée au capitaine à raison du chargement ; s'il n'a, d'ailleurs, commis aucune faute pendant la traversée et le déchargement, les marchandises doivent être réparties entre les réclamateurs proportionnellement aux poids portés aux connaissements ; le déficit doit être réparti entre eux dans la même proportion ; et les chargeurs doivent en tenir compte à leurs acheteurs respectifs. — Cap. Mackay c. Réclamateurs et Chargeurs.— Hâvre, 4 juillet 1888, IV, p. 161.

46. *Marchandises livrables devant le bord. Eparpillement sur le quai. Frais de roulage. Remboursement.*— Le chargeur de marchandises qui devaient être livrées devant le bord est tenu de rembourser au capitaine les frais de roulage que ce dernier a dû faire pour amener devant le bord les marchandises éparpillées sur le quai à des endroits différents. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

47. ALLEMAGNE. — *Clause de chargement rapide. Interprétation. Place du navire à quai. Retard. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsque la charte-partie stipule que « le vapeur devra être chargé et débarqué aussi vite qu'il pourra recevoir et délivrer et simultanément par trois panneaux », cette clause ne signifie pas que tout retard doive être mis à la charge de l'affréteur ; mais elle doit être interprêtée en ce sens que les conséquences du retard seront supportées par celui qui l'aura occasionné. En conséquence, si le retard provient de ce que le navire a perdu du temps pour obtenir sa place à quai, l'affréteur ne doit pas de surestaries, du moment que son obligation était complètement remplie par la présentation à quai des marchandises. — Cie de Navigation à vapeur Albis c. Siegfried Pels. — Trib. de l'Empire, 8 août 1893, IX, p. 571.

48. ANGLETERRE. — *Usages d'un port contraires aux stipulations de la charte-partie. Capitaine ayant*

suivi ces usages. Faute. — Quels que soient les usages d'un port, relativement à la cargaison d'un chargement, le capitaine est en faute de s'y conformer, si lesdits usages sont contraires aux stipulations de la charte-partie, puisque celle-ci a été faite précisément pour y répondre. — Lishman c. Christi. — Cour supr. de judic., 23 juin 1887, III, p. 215.

49. *Clause « chargement le long du bord ». Adduction en wagons en face du navire. Frais de transport de la voie à bord.* — Quand le chargement doit être amené le long du bord, l'affréteur remplit son obligation, si, conformément à la coutume du port, il le fait conduire en wagons en face du navire. Et les frais de transport, de la voie ferrée au navire, restent à la charge de l'armateur. — Pierce c. Manuelle. — Cour de la Cité de Londres, 4 mai 1890, VIII, p. 382.

50. *Cotons. Chargement sur le pont. Usages de la Nouvelle-Orléans et de Liverpool.* — Malgré toute coutume opposée, le fait de charger des marchandises sur le pont, quand le connaissement stipule le contraire, constitue une violation de contrat. Le jet d'une pontée, ainsi faite sans le consentement du chargeur, ne donne lieu à aucune contribution. — Dixon Cie c. Royal Exchange Shipping Cie. — Ch. des Lords, 7 décembre 1886, II, p. 722.

51. *Cargaison dangereuse. Rognures d'acier. Fumée. Mise à terre.* — Une cargaison de rognures d'acier provenant d'un tour, est sujette à s'échauffer et doit donc être classée au nombre des marchandises dangereuses. Le capitaine, qui, après l'avoir acceptée, s'aperçoit, par suite d'une forte fumée qui sort des panneaux, que son navire est en danger, a le droit de la faire mettre à terre aux frais du chargeur. — Cours du Cté de Lowestoff, 18 septembre 1890, VI, p. 307.

52. Belgique. — *Opération. Mise à quai. Obligation.* — En principe, c'est au capitaine qu'incombe l'opération du chargement, et le chargeur est uniquement tenu de mettre les marchandises le long du quai à la disposition du capitaine. — Kennedy c. Van der Laet. — Bruxelles, 26 juillet 1884, II, p. 344.

53. *Vice d'arrimage. Absence de baraterie.* — La clause, par laquelle l'armateur stipule qu'il ne répond pas des fautes et négligences du capitaine ou des gens de l'équipage, ne s'applique pas à un vice d'arrimage. — A. de Bary c. cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

54. Danemark. — *Chargement avec célérité. Surestaries.* — Lorsqu'il est dit dans la charte-partie que la cargaison (consistant en coke) devra être transportée et reçue le long du navire aux risques et frais du chargeur, et qu'elle sera chargée aussi rapidement que le navire pourra la recevoir des allèges, le chargeur est obligé, lorsque le capitaine s'est déclaré prêt à charger le samedi à midi, de livrer la cargaison le lundi suivant au matin, et il n'y a pas lieu de se demander si le chargeur recevait le coke d'une usine à gaz assez éloignée. Le mauvais temps ne peut non plus affranchir le chargeur de payer les surestaries, conformément à la charte-partie, lorsqu'il n'empêchait point le capitaine de recevoir la cargaison des allèges sur son navire. — Copenhague, 17 septembre 1890, VII, p. 598.

55. *Chargement sur le pont. Charte-partie. Pontée convenable. Capitaine. Appréciation.* — Lorsqu'un navire a été frété comme jaugeant un certain nombre de standarts environ, pour transporter *une pleine cargaison avec une charge de pont convenable*, le fret entier devant être payé pour la pontée comme pour le reste, l'appréciation de la quantité qui peut être chargée sur le pont appartient au capitaine. Si donc l'affréteur refuse de charger sur le pont au dessus du bastingage fixe du navire, le capitaine a droit au fret afférent à ce qui aurait pu, selon lui, y être chargé sans danger, alors surtout qu'il y a une différence sensible entre ce qui a été embarqué par l'affréteur et l'estimation approximative de la jauge du bâtiment dans la charte-partie. — Vainement l'affréteur allèguerait n'avoir pu trouver d'assureur, au lieu d'expédition, que sous la condition que la hauteur de la pontée ne dépasserait pas le bastingage fixe du navire. — Cap. Erickson c. Affréteur. — Copenhague, 14 juin 1893, X, p. 635.

56. Italie. — *Absence de certificat d'arrimage. Mélange. Preuve du cas fortuit* — Si la marchandise chargée sur le navire s'est mélangée

au cours du voyage avec une autre marchandise, et si le capitaine ne s'est pas pourvu d'un certificat de bon arrimage, le capitaine ou le consignataire, qui le représente, aura à établir que le mélange n'est pas résulté d'un défaut de chargement, mais bien d'un cas fortuit. — Banque de Gênes et Cie Gattorno c. Noli. — Gênes, 17 juillet 1891, VIII, p. 153.

57 NORVÈGE. — *Affréteur. Dépôt de la marchandise le long du bord.* — L'affréteur remplit ses obligations quand il a soin de tenir toujours le long du bord les marchandises à charger. On ne peut exiger qu'il dépose toutes les marchandises le long du bord dans le délai fixé pour le chargement, si cela ne contribue point à accélérer le chargement. — Christiania, 3 septembre 1883, II, p. 615.

58. *Chargement « in regular turn ». Houille. Droit de charger « in Dock-turn ».* — Lorsque la charte-partie stipule que le navire doit charger « in regular turn », le capitaine qui va prendre une cargaison de houille est en droit de vouloir charger aux Docks « in Dock-turn » et non « in colliery turn », mode spécial pour la houille. — Cie de l' « Emma » c. Gjœger. — Christiania, 1er novembre 1889, VII, p. 357.

59. TURQUIE. — *Bétail. Manquant. Protestation.* — Dans l'hypothèse du chargement de plusieurs têtes de bétail, opéré par un même expéditeur, ce chargement ne doit pas être considéré comme multiple, c'est-à-dire comme comprenant autant de chargements distincts qu'il y a de têtes de bétail, mais comme un chargement unique, alors même que, dans la police d'assurance, il est stipulé une indemnité calculée à raison de tant par tête. Par suite, si, à destination, il est livré un nombre moindre, le chargeur ne peut accepter ceux-ci et considérer ceux qui ont péri pendant la traversée comme autant de chargements non livrés. — Société Ottomane de Change et de Valeurs c. Cie d'assurances. — Tribunal maritime de Constantinople, 28 mai 1883, p. 464.

SECTION 6

Des risques du chargement.

60. FRANCE. — *Assurances maritimes. Commencement des risques. Mise à flot. Sinistre sur le wharf.* — Lorsqu'une police d'assurance sur marchandises spécifie que les risques ne seront à la charge de l'assureur que du moment où elles quitteront la terre, la perte survenue sur le wharf du port d'embarquement reste à la charge de l'assuré. — Tardieu c. Assureurs. — Marseille, 7 avril 1893, VIII, p. 697.

61. *Assurances maritimes. Navire naufragé en cours de chargement. Déradage. Perte du navire. Clause « franc de risques de rade ».* — La clause « franc de risques de rade » ne peut être limitée aux seuls risques courus et subis en rade par la marchandise soit à bord des allèges, soit dans le transport de terre au navire, soit à bord du navire ; mais elle doit s'étendre à l'ensemble des risques des événements de mer qui peuvent surprendre inopinément le navire en cours de chargement, à raison de sa position dans une rade foraine sans abri et entièrement ouverte aux vents et à la mer. Spécialement, lorsqu'un navire chargeant à Dédeagh a été, pour éviter d'être jeté à la côte, dans l'obligation de dérader provisoirement sans avoir terminé son chargement et sans attendre le capitaine en ce moment à terre, mais dans l'intention de revenir, après la tempête, compléter son chargement, les assureurs sont affranchis par la clause « franc de risques de rade » de toute responsabilité à raison de la perte qui survient si le navire a dû être abandonné en mer par son équipage. — Micrulachi c. Assureurs. — Marseille, 8 juillet 1892, VIII, p. 112.

62. *Incendie. Absence de force majeure. Transporteur. Présomption de faute.* — L'incendie qui éclate dans le chargement d'un navire, le jour même de son départ, ne peut, en dehors de tout cas de force majeure, être imputé qu'à la faute et à la négligence de la compagnie transporteur dans les opérations d'embarquement. Cet incendie ne peut être attribué à la présence non déclarée d'acides dans une caisse de marchandises, alors que, scientifiquement, ces acides ne sont pas susceptibles de déterminer une combustion. Mais la responsabilité du transporteur est limitée au montant de la valeur déclarée des marchandises brûlées. — Penha c.

Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 44.

63. *Rupture d'une épissure. Ouvrier. Accident. Capitaine. Fourniture des élingues. Entrepreneur. Responsabilité.* — L'entrepreneur, qui a traité directement avec l'affréteur en bloc du navire, est seul responsable de l'accident survenu à un ouvrier pendant l'embarquement, par suite de la rupture d'une épissure, et il ne saurait avoir de recours contre le capitaine, alors même que celui-ci aurait fourni des élingues tout épissées, dont l'entrepreneur aurait dû vérifier soigneusement la solidité et le conditionnement. — Pontier c. Fréminier et Cie et cap. Stewart. — Marseille, 4 août 1892, VIII, p. 365.

64. ANGLETERRE. — *Bois. Chargement aux risques du navire. Clause d'irresponsabilité.* — Quand la charte-partie porte que le chargement sera fait aux risques du navire et déclare, en même temps, l'armateur irresponsable des dommages causés par les périls de la mer, ledit armateur n'a pas à répondre de la perte de certaines marchandises arrivée pendant le chargement, alors d'ailleurs qu'il n'y a eu faute ni de sa part ni de la part de ses préposés. — Nottebohm C° c. Richter Co. — C. sup. de Judicature, 30 octobre 1886, II, p. 580.

65. ETATS-UNIS. — *Accident. Rupture d'un crochet. Force majeure.* — Le navire n'est pas responsable de l'accident causé à un des ouvriers de l'entrepreneur par la rupture d'un crochet à hisser les balles, encore bien que le crochet contînt un vice caché et qu'il eût été fourni par le navire. — Cour de district Est de Virginie, IV, p. 194.

66. ITALIE. — *Entrepreneur de chargement. Manœuvre. Dommages aux tiers.* — Le capitaine et, par son intermédiaire, l'armateur ou propriétaire du navire, est responsable des dommages arrivés aux tiers par suite des manœuvres qui s'exécutent à bord de ce navire. Et il n'est pas affranchi de cette responsabilité par ce fait que l'opération du chargement, durant laquelle est survenu l'accident, a été exécutée par un entrepreneur, puisque le capitaine est toujours dans l'obligation de diriger et de surveiller tout ce qui se passe sur le navire et ce qui concerne sa conduite. — Norddeutsche Lloyd c. Ferello et Vacarezza. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 302.

SECTION 7

Du défaut de chargement et du chargement partiel.

67. FRANCE. — *Affrètement. Navire entier. Chargement pour partie. Fret sur le vide. Consignataire de la marchandise.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour chargement complet, l'obligation pour l'affréteur de payer le fret en entier, bien que le chargement n'ait été effectué que pour partie, rentre dans les clauses spéciales du contrat, relatives au prix de loyer du navire affrété, et ne présente pas les caractères de dommages-intérêts qui seraient dus en vertu d'une faute personnelle. En conséquence, l'armateur peut réclamer le loyer en entier, non seulement à l'affréteur, mais aussi à son consignataire, et celui-ci est engagé directement, en sa qualité de consignataire et d'agent de l'affréteur, au paiement du fret, sans soulever l'exception de discussion. — Cotesworth c. Cie Commerciale française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

68. *Affrètement. Navire d'un chargement minimum. Cargaison intérieure. Navigabilité compromise. Capitaine. Marchandises. Vente en cours de route. Responsabilité.* — Lorsque le capitaine s'est engagé, par le contrat d'affrètement, à fournir un navire d'un chargement minimum, et que le poids pris en charge, quoique n'ayant pas même atteint ce minimum, a compromis la sécurité et la navigabilité du navire, au point de rendre nécessaire le débarquement en cours de route et la vente d'une partie de la cargaison, le capitaine doit supporter seul les conséquences d'une pareille vente, comme suites d'une faute à lui personnelle. Il doit donc tenir compte aux affréteurs de la quantité ainsi vendue, et cela non sur le pied de cette vente, mais sur celui du prix de la marchandise par eux déboursé. — Société Commerciale de Commission d'affrètement c. cap. Fretwurst. — Marseille, 31 octobre 1893, IX, p. 544.

69. *Affrètement pour plein et entier chargement. Capitaine. Non-*

chargement de la pontée. Avis au chargeur. Affréteur. Absence de mise en demeure. Absence de réserves au connaissement. Dommages-intérêts. Déchéance. Protestation pour retard. — Lorsque, un navire ayant été affrété pour aller prendre dans un port un plein et entier chargement, le capitaine, devant l'imminence du gel et dans la crainte de ne pouvoir effectuer son retour, a, le chargeur dûment prévenu, mis à la voile sans avoir chargé la pontée, contrairement aux conditions de son contrat, l'affréteur ne peut lui réclamer, à titre d'indemnité, le montant du fret afférent aux marchandises non chargées, s'il a ratifié la conduite du capitaine, en ne lui faisant tenir en temps utile aucune mise en demeure de compléter son chargement et si les connaissements ne contiennent aucune réserve expresse à cet égard. Une protestation faite par le chargeur, touchant les lenteurs du chargement, pendant qu'il s'accomplissait, ne saurait suppléer à ce point de vue une mise en demeure spéciale.— Gaffinel c. cap. Radimini. — Marseille, 8 mars 1895, X, p. 794.

70. *Chargement inachevé. Affréteur. Rupture du contrat. Fret sur le vide. Mise en demeure.* — Le fret sur le vide est dû exceptionnellement en l'absence de toute mise en demeure préalable, lorsque c'est l'affréteur lui-même qui rompt le contrat et oblige le navire à lever l'ancre sans avoir terminé son chargement. — Cotesworth c. Cie Commerciale française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

71. *Impossibilité de charger toutes les marchandises convenues. Jauge du navire exacte. Nature encombrante de la cargaison. Absence de vice d'arrimage.* — L'armateur qui a frété son navire pour embarquer une certaine quantité de marchandises, et qui a indiqué la jauge de ce navire, ne saurait être déclaré responsable de ce que le capitaine n'a pu embarquer qu'une partie du chargement fourni conformément à la charte-partie, si la jauge déclarée est exacte, si aucun défaut n'est constaté dans l'arrimage et si l'impossibilité d'embarquer la totalité des marchandises est due à l'encombrement occasionné par leur nature défectueuse. En pareil cas, l'armateur a le droit d'exiger le paiement intégral de son fret. — Bossière frères et Cie c. Rose. — Hâvre, 1er août 1887, III, p. 297.

72. *Non-chargement. Capitaine. Mise en demeure de l'affréteur. Droit de mettre à la voile. Vide pour plein.* — Le capitaine qui, malgré une mise en demeure faite à l'agent de l'affréteur au port d'embarquement du chargement du retour, ne reçoit de lui aucune marchandise, est en droit de mettre à la voile et d'être payé de son fret sur le vide comme plein.—Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

73. ANGLETERRE. — *Charte-partie. Insurrection. Droit d'arrêter le chargement. Impossibilité de charger. Affréteur. Preuve à faire.* — Pour invoquer la clause de la charte-partie, qui permet à l'affréteur d'arrêter le chargement en cas d'insurrection, l'affréteur doit prouver, non seulement l'existence d'une insurrection, mais encore que cette insurrection rendait en fait le chargement impossible. — Taylor et Co c. de Murietta et Co. — Cour d'assises de Liverpool, 1er août 1893, IX, p. 578.

74. BELGIQUE. — *Affréteur. Rupture du voyage en temps utile. Demi-fret. Chargement commencé par d'autres chargeurs.* — Lorsque l'affréteur a dénoncé en temps utile qu'il ne chargerait pas, pour permettre au fréteur de trouver un autre affrètement, le demi-fret est dû. Le § 3 de l'article 75, subordonnant uniquement le droit qu'il confère à l'affréteur à la condition qu'il n'ait pas commencé le chargement de ses propres marchandises, l'affréteur ne saurait faire état de ce que d'autres chargeurs avaient déjà commencé le chargement de leurs marchandises au moment où il a rompu le voyage. — Cap. de Myttenaere c. Blumenthal. — Anvers, 28 janvier 1893, IX, p. 258.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Assurance maritime, Avarie particulière, Capitaine, Connaissement, Fins de non-recevoir, Fret, Navire, Starie, Surestaries, Vente à livrer.*

CHARGEUR.

CHAPITRE I
Législation.

1. Suède. — Contrebande opérée par le chargeur à l'insu du fréteur et du capitaine. Chargeur responsable. — (Loi suédoise), III, p. 108.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. France. — *Abordage. — Art. 435 et 436. Application aux chargeurs.* — Les délais fixés par les art. 435 et 436 du C. com., pour toutes les réclamations motivées par un abordage, sont applicables aux chargeurs comme aux armateurs eux-mêmes, et, par suite, aux assureurs subrogés. — Cie d'Assureurs maritimes c. Cie Hambourgeoise. — Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

3. *Abordage. Protestation par le capitaine. Profit.* — La protestation du capitaine, après l'abordage, a pour effet nécessaire de conserver toutes les actions, sans qu'il y ait lieu de distinguer celles qui intéressent le chargeur et celles qui ne regardent que l'armateur. En conséquence, après une protestation régulière du capitaine du navire abordé, suivie d'une action en justice dans les délais légaux contre l'armateur de l'autre navire, la réception, par les chargeurs du navire abordé, des marchandises san sprotestation ou sans action en justice dans le délai d'un mois ne leur fait encourir aucune déchéance de leur action contre le capitaine et l'armateur de ce navire. — Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

4. *Abordage. Capitaine. Défaut de protestation. Armateur. Déchéance inopposable.* — C'est au capitaine du navire abordé qu'incombe l'obligation de faire les protestations et significations prévues aux art. 435 et 436 du C. comm., aux fins de conserver aux chargeurs des marchandises embarquées à son bord et endommagées ou perdues par suite de l'abordage leurs actions contre les armateurs du navire abordé. S'il manque à cette obligation. son inaction ne doit pas sembler être le résultat d'une simple négligence ou omission, mais doit être, au contraire, présumée être l'exécution de la volonté de la compagnie armateur, intéressée à laisser s'éteindre les actions auxquelles elle était exposée de la part des chargeurs. Par suite, la déchéance encourue étant le résultat direct ou indirect des agissements ou des fautes de la compagnie armateur, celle-ci ne peut l'opposer à l'action des chargeurs. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

5. *Abordage. Capitaine abordeur seul poursuivi. Clause d'exonération des armateurs du navire abordé. Exception personnelle.* — Lorsque les chargeurs du navire perdu, dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements, dont lesdits chargeurs sont porteurs, dégagent les armateurs du navire abordé et coulé « de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine ». Cette clause, insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas et Cie et Chargeurs du « Durley » c. cap. Geest. — Bordeaux, 13 décembre 1887, III, p. 582 ; 30 juillet 1888, IV, p. 259.

6. *Abordage. Faute commune. Contribution différente. Responsabilité solidaire.* — En vertu des principes sur les engagements qui se forment sans convention, la réparation d'un fait dommageable, survenu par la faute de deux ou plusieurs personnes, doit être ordonnée pour le tout contre chacune au profit de la partie lésée, lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire. Tel est le cas où un abordage entre deux navires est arrivé par la faute de l'un et l'autre capitaine de ces navires ; les deux capitaines sont alors, à bon droit, condamnés solidairement à la réparation du dommage envers les chargeurs. La solidarité prononcée en ce cas, au profit des chargeurs entre les deux capitaines , se trouve justifiée alors même que les juges, appréciant la gravité respective des fautes de ceux-

ci, ont réparti inégalement entre eux la contribution à la réparation due, cette répartition n'affectant que les rapports des deux codébiteurs entre eux, mais ne changeant pas la nature de leur obligation et n'en modifiant pas la quotité au regard des parties lésées par l'abordage. — Geest et Cie d'assurances générales maritimes c. Powley, Thomas et Cie. — Cassation, 1er juillet 1892, VIII, p. 6.

7. *Abordage. Responsabilité commune. Rapport d'experts. Homologation. Chargeurs. Intervention. Recevabilité.* — Lorsqu'un premier arrêt a établi la responsabilité respective des coauteurs d'un abordage entre deux navires, et a ordonné une expertise pour déterminer la quotité du dommage, les chargeurs de l'un de ces navires ont le droit d'intervenir dans une seconde instance introduite devant la Cour d'appel par le capitaine et l'armateur de ce navire, en vue de faire homologuer le rapport des experts et d'obtenir condamnation contre l'armateur de l'autre navire, pour la somme mise à sa charge par l'expertise comme représentant sa part de responsabilité dans l'abordage. —Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

8. *Abordage par faute commune. Chargeurs. Intervention en appel. Droit contre l'armateur et le capitaine.* — Non seulement les chargeurs peuvent demander que la partie de cette somme, qui représente le dommage à la cargaison, leur soit directement attribuée, mais encore ils peuvent conclure à ce que le capitaine et l'armateur qui ont introduit l'instance soient eux-mêmes condamnés à leur payer la part de dommage à la cargaison qui leur incombe d'après l'expertise. —Roturier c. Cie Bordelaise. —Ibid.

9. *Abordage. Signification au capitaine abordeur. Armateur du navire abordé. Déchéance.* — La signification faite par les chargeurs de marchandises du navire abordé au capitaine abordeur ne couvre pas la déchéance encourue par l'armateur de ce navire pour défaut de signification en temps utile. — Steel, Young et Co c. Chargeurs Réunis. — Cassation, 17 février 1891, VI, p. 513.

10. *Abordage. Indemnité d'avaries. Intervention en appel. Demande nouvelle. Irrecevabilité.* — Les conclusions proposées pour la première fois en appel sont irrecevables lorsqu'elles constituent une demande nouvelle. En conséquence, ne sauraient être reçus dans leur action les chargeurs qui interviennent devant la Cour aux fins de faire condamner l'armateur à les indemniser des suites d'un abordage éprouvé par le navire, alors qu'en première instance cet armateur s'était seul porté demandeur contre l'auteur du sinistre. — Chevillote frères c. Cie Bordelaise de navigation à vapeur et autres. — Cassation, 1er août 1893, IX, p. 138.

11. *Affrètement. Clause « about ». Interprétation. Chargeurs. Latitude de 10 0/0.* — La clause par laquelle un navire est affrété pour prendre un plein et entier chargement d'environ (about) tant de tonnes donne aux chargeurs une latitude de charger en plus ou en moins 10 0/0 sur la quantité à embarquer et prévue. — Cunningham c. Ruys et Cie et Société Dyle et Bacalan. — Dunkerque, 27 janvier 1892, VIII, p. 532.

12. *Affrètement. Chargement de bois. Offre d'un excédent. Frais d'allèges.* — Le capitaine ne saurait être responsable des frais supplémentaires payés par les chargeurs, alors que ces frais ont été occasionnés par une faute qui lui est étrangère. Spécialement, si un navire a été affrété pour prendre un chargement de bois et que les chargeurs offrent au capitaine une plus grande quantité de bois qu'il n'est obligé d'en recevoir, d'après la charte-partie, en tenant compte de la tolérance d'usage, les frais d'allèges, occasionnés par le non-chargement de l'excédent, doivent être supportés par eux exclusivement. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

13. *Transporteur. Mandat tacite. Ratification tacite.* — La ratification du mandat conféré au transporteur peut être tacite du côté du chargeur et s'induire des circonstances.— Cies d'assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

14. *Capitaine. Remise de la marchandise à la personne portée au connaissement et au manifeste. Absence d'opposition.* — Le capitaine se libère valablement vis-à-vis des chargeurs, en l'absence de toute opposition

régulièrement signifiée, par la remise de la marchandise à la personne désignée dans son manifeste et dans le connaissement. — Cie des Messageries Maritimes c. Léglise. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

15. *Capitaine. Représentation des chargeurs. Condition. Eloignement. Expertise. Présence des chargeurs. Nécessité.* — Si le capitaine représente légalement les chargeurs à une expertise, c'est dans le cas où, vu leur éloignement, il serait sans utilité de les citer pour assister à une opération urgente par sa nature même et qui ne saurait être différée jusqu'après les délais de citation. — Mais il n'en est pas ainsi lorsque les chargeurs sont à proximité du lieu de l'expertise et, en pareil cas, le rapport des experts ne peut leur être légalement opposé que lorsqu'ils ont été appelés à assister aux opérations de ces derniers. Néanmoins, le juge peut puiser dans ce rapport des éléments d'appréciation et d'instruction. — Ritter c. Cie gén. Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

16. *Agents du chargeur. Conduite. Agissements concertés avec le chargeur. Responsabilité solidaire envers les courtiers.* — Le chargeur doit être déclaré responsable envers les courtiers des agissements de ses agents, quand ces agissements, dont il a principalement bénéficié, ont été organisés par lui de concert avec eux. La responsabilité, qui, en pareil cas, est encourue par le chargeur et par ses mandataires, est une responsabilité solidaire; ils doivent solidairement la réparation aux courtiers des contraventions qu'ils ont commises à leur préjudice. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

17. *Marchandises livrables devant le bord. Eparpillement sur le quai. Frais de roulage.* — Le chargeur de marchandises qui devaient être livrées devant le bord est tenu de rembourser au capitaine les frais de roulage que ce dernier a dû faire pour amener devant le bord les marchandises éparpillées sur le quai à des endroits différents. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

18. *Bois. Vice d'arrimage.* — Le capitaine n'est pas responsable pour n'avoir pas transporté toute la quantité de marchandises qu'il s'était engagé à transporter, si cette inexécution partielle de son engagement est imputable à un vice d'arrimage causé par la faute des chargeurs.— Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

19. *Arrimage. Vices. Affréteur. Responsabilité.* — L'affréteur est responsable vis-à-vis du chargeur des fautes d'arrimage ou autres, et il ne peut s'exonérer de cette responsabilité en se retranchant derrière une clause du connaissement qui affranchit les affréteurs de toute responsabilité pour manquants, fautes d'arrimage, etc. — Clamageran c. Touchard Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

20. *Assurance. Naufrage. Chargement. Simulation. Contrats distincts.* — Si les marchandises chargées ont péri dans un naufrage, les assureurs ne peuvent pas, en s'appuyant sur l'article 357, demander la nullité de l'assurance, sous le prétexte que les chargeurs auraient simulé l'embarquement de plusieurs autres marchandises, alors que les assurances multiples, relatives au chargement du navire, ne portaient pas cumulativement sur l'ensemble de la cargaison, mais constituaient autant de contrats distincts n'ayant chacun pour objet que les seules marchandises désignées dans les connaissements séparés que le chargeur a transmis à ses divers consignataires. — Roure et Peulevey c. Assurances générales, La Maritime et la Protection. — Cassation, 14 janvier 1890, V, p. 466.

21. *Avarie. Faute du capitaine. Règle IX d'York et d'Anvers. Règlement. Droits des chargeurs. Loi du port d'arrivée.* — La règle IX des règles d'York et d'Anvers refuse au capitaine qui a commis une faute le droit de provoquer le règlement d'avaries ; mais elle est muette sur le droit des chargeurs, et le tribunal, en l'état de ce silence, doit, conformément à la règle, recourir à la législation du port de reste pour apprécier ce droit. — Cap. Murray et Woods c. Verminck et autres. — Aix, 1er août 1892, VIII, p. 48.

22. *Avarie. Faute du capitaine. Caractère invariable. Contribution. Cargeur sacrifié. Droit de la provoquer. Recours.* — La faute du capitaine n'a pas pour effet de modifier la nature de l'avarie, qui demeure avarie commune ; elle lui interdit seulement de faire supporter aux autres intéressés une part de contribution à une avarie qui ne s'est produite que par suite de cette faute. Mais le chargeur, dont la marchandise a été sacrifiée volontairement, dans l'intérêt et pour le salut communs, a le droit incontestable de demander cette contribution et de provoquer le règlement d'avaries, sauf aux contribuants à se faire rembourser par le capitaine ou l'armateur des sommes mises à leur charge. — Cap. Murray et Woods c. Verminck et autres. — Ibid.

23. *Avarie. Règlement. Capitaine. Action réelle.* — Le capitaine du navire n'a qu'une action réelle pour le règlement d'une avarie et ne peut avoir aucun recours sur la fortune de terre du chargeur. — Cap. Rambas c. Ciments du Globe. — Marseille, 18 juin 1889, V, p. 242.

24. *Manque de charbon. Marchandise brûlée. Avarie commune. Règle IX d'York et d'Anvers.* — La faute de l'armement ou du capitaine n'empêche pas le chargeur, dont la marchandise a été brûlée par suite du manque de charbon, de demander, par voie de contribution, aux autres chargeurs le remboursement de sa perte. C'est en ce sens que doit être entendue la règle IX des Règles d'York et d'Anvers 1890 ; et ce règlement d'avaries communes laisse intact le droit des intéressés de recourir contre l'armateur et le capitaine pour se faire rembourser par ces derniers, à raison de leur faute, le montant de la contribution mise à la charge de chaque chargeur. — Cap. Murray c. Verminck et autres et Assureurs. — Marseille, 10 décembre 1891, VIII, p. 321.

25. *Billet de bord. Absence de signature. Armateur. Absence d'engagement. Défaut de chargement. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — Un billet de bord, même revêtu du timbre humide d'une compagnie de transports maritimes, ne saurait, s'il ne porte aucune signature, remplacer l'écrit exigé par la loi pour la constatation d'un affrètement. En conséquence, celui qui n'a pour titre qu'un billet de bord sans signature ne peut actionner la compagnie en dommages-intérêts pour n'avoir pas chargé la marchandise par lui envoyée à cet effet. — Sévastopulo c. Cie Sévillane. — Marseille, 3 novembre 1892, VIII, p. 564.

26. *Chargement sur le tillac. Condition. Consentement écrit. Connaissement non signé. Défaut de protestation. Ratification insuffisante.* — Le capitaine ne peut charger aucune marchandise sur le tillac sans le consentement par écrit du chargeur. Le connaissement qui n'est pas signé ne saurait être admis comme une preuve de la ratification du chargeur. Le défaut de protestation ne constitue pas davantage une ratification, lorsque le chargeur n'a connu le fait du chargement qu'après le départ du navire. — Malherbe c. Société navale de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1892, VII, p. 391.

27. *Chargement sur le pont. Chargeur. Assurance non obligatoire.* — Le chargeur n'est pas en faute, même s'il a été prévenu par l'armateur du chargement de sa marchandise sur le pont, de n'avoir pas fait assurer sa marchandise contre des risques exceptionnels que ne prévoyait pas sa police. — Malherbe c. Société Navale de l'Ouest. — Ibid.

28. *Chargement sur le pont. Autorisation. Quantité non spécifiée. Jet à la mer. Exagération de la pontée. Chargeur. Preuve à faire.* — Lorsque la charte-partie autorise le capitaine à charger la marchandise sur le pont sans que la quantité ait été spécifiée, c'est au chargeur, qui prétend que c'est par suite du chargement sur le pont d'une trop grande quantité de marchandise qu'il est devenu nécessaire, dans le cours du voyage, d'en jeter une partie à la mer, à établir que la quantité de marchandise chargée sur le pont était exagérée. S'il ne rapporte pas cette preuve, le livre de bord suffit à démontrer que le jet à la mer a été le résultat d'une fortune de mer, et à dégager, par suite, la responsabilité du capitaine. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

29. *Connaissement du capitaine. Mention l'autorisant à charger sur*

le pont. Responsabilité. Assureurs. Absence de réticence. — Le capitaine, qui fait ajouter sur le connaissement qu'il a en mains, après coup et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer des marchandises sur le pont, commet une faute qui engage sa responsabilité et celle des assureurs. En pareil cas, ceux-ci ont leur recours contre le capitaine, mais ne sauraient se dégager vis-à-vis des chargeurs en invoquant la réticence. — Richarme c. cap. Vitiello, Crémieux et Cercle Belge. — Marseille, 18 janvier 1894, X, p. 617.

30. *Colis. Déclaration inexacte du contenu. Responsabilité. Matières non dangereuses. Faute et préjudice corrélatifs. Transporteur. Tiers. Preuve à faire.* — Le chargeur qui ne déclare pas le contenu exact d'un colis expédié par lui commet une faute qui engage sa responsabilité envers le transporteur et les tiers. Toutefois, lorsque le colis ne contient pas de marchandises figurant dans la nomenclature des matières dont l'embarquement, considéré comme très dangereux, est soumis à des règles spéciales, en vertu de la loi du 18 juin 1870 et du décret du 12 août 1874, la faute commise par le chargeur ne peut être retenue comme élément initial de responsabilité qu'autant que, le préjudice souffert par le transporteur ou les tiers étant démontré, la corrélation nécessaire entre la faute et le préjudice sera en même temps établie. — Ritter c. Cie Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

31. *Colis postal. Perte. Absence de recours contre le transporteur.* — Le commerçant qui a confié un colis postal à l'Administration des postes, pour être transporté outre-mer, n'a contre la Compagnie Générale Transatlantique, transporteur, aucun recours à raison de la perte dudit colis lorsqu'il est constant que cette perte résulte d'une faute dans l'exécution des contrats de transport passés par la compagnie, faute dont peuvent se prévaloir les passagers ou les chargeurs, mais nullement les tiers qui n'avaient pas contracté avec elle. — Pector et Ducout jeune c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 août 1891, VII, p. 129.

32. *Connaissement. Endossement régulier. Transport de propriété. Preuve contraire. Tiers porteur. Mandataire.* — La présomption de propriété que fait naître l'endossement régulier du connaissement, au profit d'un tiers porteur, peut être détruite par la preuve contraire, et le tiers porteur peut être déclaré *erga omnes* simple mandataire de l'endosseur, ce qui le soumet à toutes les exceptions dont son mandant était passible. — Fantoni c. Lloyd Français. — Cass., 17 mai 1892, VII, p. 648.

33. *Connaissement. Endossement irrégulier à l'agent des chargeurs. Faillite des mandants. Cessation du mandat. Propriété du titre.* — L'endossement irrégulier du connaissement n'en transfère pas la propriété. En conséquence, on ne doit pas considérer comme propriétaire du connaissement un agent des chargeurs qui en a été mis en possession par un endossement irrégulier, alors surtout qu'il avait cessé, à ce moment, d'être leur mandataire, par suite de leur mise en liquidation. — Robin Rondel c. Anglo Foreing Bank. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

34. *Connaissement à ordre. Chargeur pour compte. Endossement. Régularité.* — Le chargeur pour compte est le commissionnaire de ceux pour le compte desquels il charge. Il a donc, en vertu de l'art. 280 du C. com., seul qualité pour établir le connaissement, et, s'il l'établit à ordre, pour l'endosser à des tiers. L'endossement ainsi fait doit donc être déclaré régulier. — Kreglinger et Cie c. Cie Maritime du Pacifique. — Hâvre, 5 juin 1888, IV, p. 159.

35. *Connaissement. Acceptation sans réserves.* — Le chargeur qui accepte un connaissement sans protestation ni réserves en accepte, par cela même, toutes les clauses, exceptions et conditions manuscrites ou imprimées. — Moreau, Daniel et Lebec c. Cie Gén. Transatlantique. — Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15.

36. *Connaissement. Signature. Consignataire. Obligation.* — Les clauses et conditions du connaissement, signé par le chargeur au nom des consignataires, sont applicables à ces derniers dans toutes leurs conséquences. — Herembourg c. Cie des Paquebots à vapeur et Société navale de l'Ouest. — Caen, 16 avril 1890, VI,

p. 170. — *Contrà* : Alger, 7 février 1891, VII, p. 23.

37. *Connaissement produit par les réclamateurs. Ratures. Surcharges et mentions marginales. Connaissement non opposable au capitaine. Porteur d'un autre connaissement émanant des chargeurs.* — Les ratures, surcharges et mentions marginales existant sur un connaissement ne peuvent faire foi contre la partie adverse que tout autant qu'elles ont été acceptées par elle. En conséquence, lorsque le capitaine est porteur d'un connaissement rédigé par les chargeurs et constatant que les jours de planche accordés aux affréteurs, pour charger et décharger, ont été épuisés au chargement, les réclamateurs ne peuvent lui opposer un autre connaissement n'émanant pas de lui et portant que le délai du chargement a été inférieur à celui des staries. — Cap. Flett c. Génestal et Delzons, Collet et Piganiol. — Hâvre, 6 novembre 1888, IV, p. 425.

38. *Connaissement. Attribution de juridiction. Marchandises. Incendie. Armateur assigné devant un autre tribunal. Chargeur appelé en garantie.* — Lorsque les connaissements désignent un tribunal pour connaître des contestations à naître entre l'armateur et les chargeurs, et qu'un des chargeurs assigne l'armateur devant un autre tribunal pour répondre de l'incendie des marchandises chargées, cette prorogation de juridiction est sans effet à l'égard du chargeur que l'armateur appelle en garantie devant cet autre tribunal pour le soustraire à la juridiction dont il relève d'après le contrat. — Crailsheimer et Felsenheld c. Cie Gén. Transatlantique et Lechartier. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 537 ; Rouen, 15 mars 1893, VIII, p. 649.

39. *Connaissement non signé. Valeur nulle.* — Un connaissement qui n'est signé ni par le capitaine ni par le chargeur n'a aucune valeur en justice. — Malherbe c. Société navale de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1892, VII, p. 391.

40. *Connaissement. Clause imprimée d'exonération. Obligation.* — La clause imprimée qui exonère une compagnie de navigation de toute responsabilité, à raison des fautes du capitaine, dans un connaissement accepté par le chargeur, est obligatoire pour celui-ci. — Mohamed Harzella c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

41. *Connaissement-chef. Clauses imprimées. Défaut de mention sur les récépissés.* — Les clauses imprimées au connaissement-chef, représenté par une Cie maritime de transports, sont opposables au chargeur qui a signé ce connaissement, bien que ces clauses ne figurent pas sur les récépissés de sa marchandise, qui lui ont été délivrés par la Cie. — Kanoui c. Hartmann et Société Navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

42. *Connaissement. Clause autorisant toutes escales. Capitaine. Choix absolu des escales.* — La clause d'un connaissement portant que le capitaine aura droit de faire toutes escales, même rétrogrades, permet à l'armateur d'arrêter son navire dans tel port qu'il lui plaira, sans que les chargeurs aient à en chercher les causes. — Vve Laidain c. Bossut-Plichon. — Poitiers, 17 novembre 1890, VI, p. 417.

43. *Connaissement. Inexactitudes. Preuve admise.* — Le capitaine peut être admis à établir par la preuve contraire que le connaissement est inexact, mais seulement contre le chargeur lui-même. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

44. *Contributions indirectes. Acquit-à-caution. Péremption. Transporteur irresponsable* — La loi faisant à l'expéditeur seul une obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons, c'est à lui seul que doivent incomber les conséquences de la péremption de cet acquit-à-caution. Les transporteurs ne commettent aucune faute en ne vérifiant pas les pièces de régie accompagnant le transport des liquides. — Aimé et fils c. Feuillet et Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 22 août 1888, IV, p. 293.

45. *Fardage. Absence de mise en demeure. Irresponsabilité.* — Lorsqu'un vice d'arrimage a été régulièrement constaté, le capitaine ne peut en faire retomber la responsabilité sur les chargeurs, en leur reprochant de ne pas lui avoir fourni le fardage nécessaire, s'il ne démontre pas qu'il leur a adressé une demande à cet égard et qu'il a éprouvé un refus. — Lallement et Cie c. cap. Williams.

— Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

46. *Fret. Clause « en bloc et sans déduction ». Pont aux risques du chargeur. Interprétation.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que la délivrance de la marchandise aura lieu contre le paiement du fret « en bloc et sans déduction » et met le chargement du pont aux risques du chargeur, l'interprétation de cette convention appartient à la Cour d'appel, qui peut souverainement apprécier si, par dérogation à l'article 302 du Code de commerce, elle oblige le chargeur à payer le fret même sur les manquants dus à des fortunes de mer. — Cap. Wilc c. Crispo et Basch. — Cassation, 15 février 1893, VIII, p. 513.

47. *Incidents de voyage. Blocus. Renseignements fournis par l'armateur. Absence de preuve. Fait public.* — Le chargeur ne peut pas se plaindre d'avoir été mis trop tard au courant des incidents du voyage, lorsque l'état de blocus était publiquement connu et que, d'autre part, il a pu être mis au courant de ces faits par ses correspondants. — Lechartier c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 632.

48. *Pacotille. Perte. Vente par la douane. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine ne peut être tenu pour responsable de la perte de la chose confiée, lorsque cette perte est le résultat des conditions dans lesquelles s'effectue l'opération convenue. Il en est particulièrement ainsi, lorsque, le capitaine ayant accepté de charger à son bord des marchandises de pacotille, ces marchandises ont été vendues au débarquement par les douanes et que le produit de cette vente a couvert à peine le montant du double droit. — Bach c. cap. Bourge. — Hâvre, 20 avril 1891, VII, p. 30.

49. *Prescription. Art. 433. Délivrance irrégulière. Inapplication.* — La prescription édictée par l'article 433 du Code de commerce (dernier alinéa), visant uniquement les actions en délivrance de marchandises, n'est pas applicable à une action intentée, en vertu de l'article 1382 du Code civil, à raison d'une délivrance qui aurait été consentie irrégulièrement au destinataire non muni du connaissement. — Léglise c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 2 novembre 1891, VII, p. 560.

50. *Marchandise non délivrée. Délai.* — L'action du chargeur en paiement d'une marchandise non délivrée se prescrit, comme l'action en délivrance elle-même, par une année, à compter de l'arrivée du navire transporteur à destination. — Kopstadt et Treichler c. Cie Cunard. — Hâvre, 1er mai 1893, IX, p. 36 ; Rouen, 12 décembre 1893, IX, p. 719.

51. *Prêt à la grosse. Capitaine. Emprunt. Fret. Affectation. Chargeur. Paiement.* — Lorsque le capitaine a, dans les conditions prévues par l'article 234 du C. de comm., contracté un emprunt à la grosse auquel il a affecté le chargement du navire, il en résulte, au profit du propriétaire du chargement, une créance garantie par un privilège, conformément à l'art. 191 du C. de comm. Et le chargeur, après avoir remboursé le prêteur à la grosse, dont le privilège primait le sien, conserve sa créance privilégiée contre le capitaine, représentant de l'armateur, du fait de l'engagement de la marchandise. Il ne peut être considéré comme codébiteur avec le capitaine d'une dette commune dont le règlement serait soumis aux dispositions de l'art. 1214 du C. civ. — Paris, 22 novembre 1890, VI, p. 405.

52. *Récépissé sans réserves délivré au chargeur. Droit d'exiger un connaissement sans réserves.* — L'armateur qui a délivré au chargeur un récépissé de sa marchandise sans faire aucune réserve, mais avec la simple mention qu'il la recevait aux clauses et conditions des connaissements de la compagnie, n'a pas le droit d'insérer sur le connaissement, qu'il remet en échange de ce récépissé, des réserves à raison de l'état de la marchandise qu'il a pris l'obligation de transporter. — Ballande c. Cie Nantaise de Navigation, — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

53. *Retard. Faute du capitaine. Réception sans réserves.* — Le chargeur n'a droit à aucune indemnité pour le retard dans l'arrivée, alors même que ce retard proviendrait d'une faute du capitaine, si la marchandise a été reçue sans protestation ni réserves par le réceptionnaire. — Leimbacher c. Cie Vinuesa. —

Marseille, 26 septembre 1892, VIII, p. 115.

54. *Surestaries. Chargeurs. Garantie.* — Lorsqu'il a été stipulé un certain nombre de jours de planche pour charger et décharger, les chargeurs qui les ont épuisés sont garants des surestaries vis-à-vis des réclamateurs. — Cap. Flett c. Génestal et Delzons, Collet et Piganiol. — Hâvre, 6 novembre 1888, IV, p. 425.

55. *Surestaries. Chargeurs séparés. Déchargement simultané.* — Lorsque l'affrètement a été effectué séparément avec deux chargeurs et que néanmoins le déchargement a été fait simultanément, il n'y a pas lieu à surestaries, si le délai du déchargement n'a pas dépassé la totalité des jours de planche auxquels chaque chargeur avait droit séparément. — Cap. Théis c. Worms, Josse et Cie. — Bordeaux, 23 mars 1893, IX, p. 28.

56. Allemagne. — *Affréteur. Représentation légitime.* — Le chargeur est le représentant légitime de l'affréteur, et celui-ci doit considérer comme fait en vertu de sa volonté propre ce qui a été décidé par le chargeur, relativement au mode de chargement et au contenu du connaissement. — Maas c. Bonnemeyer et Cie. — Trib. sup. hanséatique, 9 novembre 1888, V, p. 674.

57. *Opposition au départ. Douane. Absence de faute. Irresponsabilité.* — Lorsque le départ du navire est empêché par la douane qui a réclamé des droits illégaux, et que les chargeurs n'ont commis aucune faute, ils ne sauraient répondre envers le capitaine des conséquences d'un retard qui leur est imputable pour n'avoir pu produire les papiers nécessaires à la justification de la composition du chargement. — Seele c. Von Bonies et Wehrmann. — Tribunal sup. hanséatique, 19 février 1886, II, p. 453.

58. *Récépissé contenant des réserves sur un fait personnel du capitaine. Obligation de payer le fret.* — Le chargeur est obligé de payer le fret au capitaine, sur la production d'un récépissé contenant des réserves, alors que ces réserves ne visent pas l'état de la cargaison, mais un simple fait personnel du capitaine. — Tampe c. Heller, Hirsch et Cie. — Trib. sup. hanséatique, 13 juin 1889, VII, p. 444.

59. Angleterre. — *Affrètement à temps. Innavigabilité. Chargeurs. Action contre l'affréteur.* — Quand un armateur a loué son navire pendant une durée déterminée à un affréteur qui en a la libre disposition et choisit lui-même le capitaine, cet affréteur est seul responsable envers les chargeurs des conséquences de l'innavigabilité de ce navire. — Baumwool Manufactur von Barl Schreibler c. Gilchrist Co Furness. — Chambre des Lords, 14 novembre 1892, IX, p. 58.

60. *Avaries. Voyage abandonné. Armateur. Renonciation au fret. Chargeurs. Renonciation à toute indemnité. Avances sur fret. Remboursement.* — Quand un voyage est abandonné par suite d'avaries du navire et de la cargaison, et qu'une convention intervient entre armateurs et chargeurs pour renoncer les uns au fret, les autres à toute indemnité, les chargeurs n'ont plus le droit de réclamer le remboursement des avances sur fret. — Silva et Co c. Armateurs. — Haute-Cour de justice, 25 et 26 avril 1894, X, p. 294.

61. *Manquant. Plusieurs réclamateurs. Action contre le capitaine. Assignations distinctes. Chargeur et réclamateur d'un même lot. Action commune.* — En cas de manquant, les divers chargeurs et réclamateurs ne peuvent se réunir pour introduire contre le capitaine une action commune, mais il faut autant d'instances séparées qu'il y a de connaissements distincts. Pourtant, le chargeur et le réclamateur d'un même lot peuvent se réunir dans la même assignation. — Hannay and Co et autres c. Smurthwaite et autres. — Chambre des Lords, 3 août 1894, X, p. 465.

62. *Place à quai. Désignation. Encombrement. Starie. Point de départ.* — Quand le chargeur s'est réservé la faculté d'indiquer la place que le navire devra prendre à quai, la planche ne court pas lorsque le navire n'a pu s'y rendre, alors même que l'encombrement de cette place prolongerait de beaucoup la détention du navire. — Morel et Richards c. Tharsis Sulphur and Copper Co. — Cour supr. de judicature, 23 juin 1891, VII, p. 173.

63. Autriche-Hongrie. — *Connaissements. Divergence d'énoncia-*

tions. Connaissement du capitaine signé par le chargeur. Préférence. — En cas de divergence entre le connaissement resté entre les mains du capitaine et le connaissement qui est en mains du destinataire, le premier fixe les droits du capitaine, s'il a été rempli et signé par le chargeur. — Cassation, Vienne, 30 avril 1890, VI, p. 405.

64. BELGIQUE. — *Capitaine. Représentation. Action personnelle des chargeurs devant un autre tribunal.* — Le capitaine en cours de voyage représente les chargeurs dans les actions qu'il intente ; mais ceux-ci, quand leur intérêt le commande, peuvent intervenir en personne et intenter une action en leur nom devant un autre tribunal. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Zambelli et l'Adria Navig. Co. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

65. *Avarie à la cargaison. Action intentée par le capitaine en cours de voyage. Renonciation. Droit propre.* — Le fait par le capitaine d'avoir, en cours de voyage, intenté une action au nom de tous les intéressés à l'expédition n'empêche point les chargeurs de porter l'action devant un autre tribunal, mais ils doivent, en ce cas, prouver qu'ils renoncent à celle engagée par le capitaine. — Cap. Janssens et Consorts c. Glafcke et Hennings. — Anvers, 27 octobre 1888, V, p. 108.

66. *Clause obligeant à charger par chaque départ des steamers d'une ligne. Nullité.* — La clause d'un contrat d'affrètement obligeant le chargeur à charger pendant un temps déterminé un nombre déterminé de marchandises par chaque départ des vapeurs d'une ligne de la compagnie de transports, rend ce contrat nul, comme constituant une convention potestative du côté du transporteur, en mettant le chargeur à sa merci pour le nombre des chargements à lui imposer. — Cie commerciale de transports c. André Jochams. — Anvers, 20 septembre 1890, V, p. 481.

67. *Mise en demeure. Nom du chargeur. Affréteur. Dénonciation à l'armateur. Signification au chargeur. Validité à l'égard de l'affréteur. Rétroactivité.* — Quand l'affréteur a fait connaître à l'armateur le nom du chargeur de la cargaison, celui-ci est considéré comme le mandataire direct, ou par substitution, de l'affréteur ; une mise en demeure signifiée au chargeur doit, dès lors, par fiction légale, être considérée comme ayant été faite à l'affréteur. Elle ne peut avoir, au point de vue des dommages-intérêts, un effet rétroactif ; statuer autrement serait assimiler entièrement dans ses effets juridiques la demeure par interpellation et la demeure par échéance du terme, et supprimer de fait la distinction que la loi a établie entre elles. — Dakker c. Defever et Cie. — Ostende, 19 janvier 1893, VIII, p. 593.

68. *Connaissement. Antidate. Agent du chargeur. Coopération. Vente. Résiliation. Action contre le capitaine. Non-lieu.* — Le chargeur ne peut rendre le capitaine responsable du préjudice qu'il prétend lui avoir été causé par l'antidate du connaissement, lorsque cette antidate a été l'œuvre confectionnée ou tout au moins acceptée par son propre agent. Spécialement, si, un chargement ayant été vendu embarquement fin juin, l'agent du chargeur n'a fait, en réalité, procéder à l'embarquement que le 1er juillet et a présenté lui-même au capitaine un connaissement antidaté, le chargeur ne saurait réclamer au capitaine aucune indemnité pour le dommage à lui occasionné par la résiliation de la vente, obtenue par son acheteur à raison de l'embarquement tardif. — Alfred Schuchard et Cie c. Hensley. — Anvers, 7 novembre 1893, X, p. 309.

69. *Fret. Paiement. Obligation du chargeur indiqué au connaissement.* — Le chargeur, dont le nom figure au connaissement, quoiqu'agissant en réalité comme commissionnaire pour compte d'un tiers, est personnellement tenu du payement du fret à l'égard du capitaine. — A. de Bary c. Cap. Ernst. — Anvers, 21 mai 1887, III, p. 465.

70. *Fret. Sinistre au voyage de retour. Fret d'aller. Abandon. Non-lieu.* — Les chargeurs ne sont pas fondés à se prévaloir de ce que le sinistre s'est produit au cours du voyage de retour pour prétendre à l'abandon du fret d'aller, s'il est constant que les deux frets sont distincts. — De Roubaix c. Tieman. — Anvers, 28 janvier 1893, VIII, p. 586.

71. *Locomobile. Avarie éventuelle. Promesse d'indemnité. Chômage. Indemnité. Surestaries. Assimilation*

impossible. — Lorsque le chargeur d'une pièce lourde (en l'espèce une locomobile) s'est engagé envers l'armateur à l'indemniser du dommage qu'elle pourra lui causer, et que l'avarie prévue s'est produite, le chômage nécessité par les réparations du navire donne lieu à une indemnité qu'on ne saurait qualifier de surestaries. Cette indemnité est due sans qu'on ait à examiner si le navire, en l'absence d'avarie, eût pu ou non être utilisé et si les réparations eussent pu ou non être faites au port où le navire serait allé charger, l'armement ne pouvant pas envoyer en mer, ni présenter aux affréteurs un navire avarié, ni exiger que les réparations aient lieu au cours de la starie. L'indemnité doit être calculée d'après le tonnage du navire, en tenant compte de la diminution des frais pendant le chômage, et comprendre les dépenses utiles, telles que frais de protêt et de dépêches. — Anvers, 31 mars 1893, VIII, p. 589.

72. *Abordage. Nécessité de faire sauter le pont. Opposition du capitaine. Droit du chargeur*. — Lorsque le seul moyen de sauver et le chargement et une partie du navire est de faire sauter le pont du navire, cette mesure peut être ordonnée dans l'intérêt général; il importe de limiter autant que possible les conséquences dommageables d'un sinistre, et, à cet égard, le droit des propriétaires des marchandises, absolument étrangers au sinistre, doit avant tout être respecté, le navire étant d'ailleurs affecté à l'exécution de l'obligation du capitaine de garder les marchandises à lui confiées en bon état et le recours des chargeurs contre le capitaine, qui a la faculté d'abandon, pouvant devenir illusoire. — Génicot c. cap. Fulton et cap. Caffiero. — Anvers, 23 novembre 1891, VII, p. 337.

73. *Abordage fortuit. Recours contre le capitaine transporteur*. — En cas d'abordage fortuit, les chargeurs ont, à moins de stipulation contraire dans les connaissements, un recours contre le navire qui a chargé leurs marchandises; ils n'ont pas de recours contre l'autre navire. — Cap. Bauer c. cap. Andrews. — Anvers, 26 juin 1891, VII, p. 582.

74. *Retard. Orage. Force majeure.* — La circonstance que le bateau qui devait amener les marchandises à charger à bord du navire qui en attend l'arrivée, aurait été arrêté dans son voyage par un orage, pendant lequel le cheval qui le halait aurait été foudroyé, en la supposant démontrée, n'aurait aucune influence sur la responsabilité des chargeurs en retard vis-à-vis du capitaine du navire qui doit recevoir les marchandises. Ce n'est pas celui-ci, c'est-à-dire un tiers, qui doit supporter les conséquences de la force majeure qui aurait empêché les chargeurs (seules victimes de la force majeure) de recevoir les marchandises à temps. — Cap. Mac Leod c. Van Maenen. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 72.

75. *Retard. Absence de protêt. Fin de non-recevoir.* — L'absence de protestation contre un retard dans le chargement élève une fin de non-recevoir radicale à l'encontre du chargeur. Spécialement, lorsque des plantes, qui devaient être expédiées à une certaine date, ne l'ont été que postérieurement, le chargeur ne peut prétendre à aucun dommage-intérêt, s'il n'a fait aucune réserve lorsqu'il a été avisé du retard dans l'expédition ni lorsque celle-ci lui a été annoncée pour une date postérieure avec remise du connaissement, et si le destinataire a pris réception sans aucune protestation ni demande d'expertise. — Siraud c. Ruys et Cie. — Anvers, 17 décembre 1887, III, p. 615.

76. DANEMARK.— *Capitaine. Responsabilité.* — Le capitaine est responsable vis-à-vis du chargeur pour avoir livré la cargaison au port de destination à l'acheteur, bien que celui-ci ne fût pas en possession du connaissement. — Copenhague, 26 mai 1887, IV, p. 330.

77. *Pluie. Ouvriers du chargeur. Refus de continuer le travail. Responsabilité du chargeur*. — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie, rédigée en anglais, que le chargement et le déchargement d'une cargaison de houille devront s'effectuer à raison de 250 tonnes par jour au minimum, exception faite toutefois pour les *idle days* (jours inoccupés), ainsi que pour les jours fériés et autres, où des événements non imputables au chargeur pourraient retarder le chargement ou le déchargement, le chargeur doit néanmoins payer les surestaries fixées par la charte-partie dans le cas où les

individus qu'il employait à ce chargement (les membres d'un syndicat des travailleurs de la mine) se sont refusés à continuer leur travail, en prétextant de la pluie qui tombait pendant presque toute la journée. — Copenhague, 7 décembre 1892, IX, p. 770.

78. *Tourteaux. Fourniture de paillassons pour le voyage. Obligation. Frais. Charge du destinataire.* — D'après l'usage, dans le cas d'un chargement de tourteaux, c'est au chargeur qu'il incombe de fournir le navire de paillassons, aux frais de l'acheteur. Toutefois, la circonstance qu'ils ne sont portés ni dans le connaissement ni dans la facture peut avoir pour effet de décharger le destinataire de l'obligation de les payer.— Chambre de Commerce de Copenhague, 16 mai 1884, V, p. 539.

79. EGYPTE. — *Recours contre les assureurs. Action en garantie. Assimilation impossible. Tribunal compétent.*—On ne doit pas assimiler les assureurs du chargeur à des garants, tenus d'aller plaider devant le tribunal saisi de la demande intentée contre lui par le capitaine, l'action de l'assuré contre eux étant personnelle et devant être portée devant le tribunal de leur domicile. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et Consorts. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

80. GRÈCE. — *Clauses imprimées. Langue étrangère. Chargeur. Approbation tacite.* — Les clauses imprimées dans un connaissement, quoiqu'elles ne soient pas écrites par le chargeur, sont obligatoires pour lui, car il les a reconnues tacitement, en chargeant ses marchandises d'après ce connaissement, qui sert d'ailleurs de titre à lui chargeur, aussi bien qu'au consignataire. Cette solution doit être admise, même si les clauses du connaissement ont été rédigées en langue inconnue au chargeur, puisque ce dernier pouvait se faire informer de leur contenu en les faisant traduire. — Barbaresso frères c. Cie Florio-Rubatino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 493.

81. ITALIE. — *Connaissement. Clause « poids inconnu ». Effet. Chargeur. Preuve à faire contre le connaissement.* — Le chargeur qui accepte les connaissements avec la clause « poids, qualité ou quantité inconnus », assume l'obligation de prouver, le cas échéant, que la marchandise consignée au capitaine est de la quantité et qualité résultant des connaissements. — Morel Brothers c. Société Felizzano et Peirano. — Gênes, 9 avril 1894, X, p. 362.

82. *Clause de non-garantie de place à bord. Signature du chargeur seul. Inefficacité contre lui.* — La compagnie qui s'est engagée à recevoir une quantité déterminée de marchandises sur un vapeur donné, à une date fixée, ne peut, pour s'affranchir de la responsabilité qu'elle encourt en refusant de recevoir ces marchandises, sous prétexte d'absence de place à bord, invoquer une clause imprimée du connaissement (alors surtout qu'elle a été signée du chargeur seul), d'après laquelle la délivrance du bon d'embarquement n'implique pas garantie et obligation de place à bord, et encore moins un usage reconnu dans le commerce maritime.— Gastaldi c. Podesta. — Gênes, 12 mai 1893, IX, p. 623.

83. NORVÈGE. — *Capitaine. Délivrance de la cargaison. Destinataire. Non-production du connaissement. Faute du chargeur. Absence de préjudice.* — Le capitaine d'un navire, actionné en dommages-intérêts par le chargeur, parce qu'il a livré la cargaison à une personne qui n'a pas légitimé ses droits par la production du connaissement, doit néanmoins être déchargé de toute responsabilité, quand c'est par une faute du chargeur que le destinataire n'a point été en possession du connaiseement et que, d'ailleurs, la livraison qui lui a été faite de la cargaison n'a causé aucun préjudice au chargeur.—Wessmann c. cap. Berg. — Christiania, 26 novembre 1892, X, p. 100.

84. *Retard. Chargement sans réserves. Dommages-intérêts. Renonciation facile.* — A supposer qu'un navire soit en retard pour se rendre au lieu où doit s'effectuer le chargement, le chargeur perd tout droit à réclamer aux armateurs des dommages-intérêts, s'il opère le chargement du navire et s'il le laisse partir pour le lieu de destination sans faire aucune protestation ni réserve concernant ce retard. — Christiania, V, p. 405.

85. PAYS-BAS. — *Chargement.*

Retard. Navire prêt à charger. Connaissance par le chargeur. Capitaine. Preuve à faire. Assignation. Défaut de mention. Fin de non-recevoir. — Le capitaine d'un navire, qui réclame des surestaries du consignataire de la cargaison, pour retard dans le chargement, doit prouver que le chargeur savait que le navire était prêt à être chargé, les jours de planches ne commençant que du moment où le chargeur en avait connaissance. Si ce fait n'a pas été mentionné dans l'assignation, le capitaine demandeur ne peut pas être admis à le prouver. — Burn c. Société Burlage et Schumacher.— Amsterdam, 10 novembre 1892, VIII, p. 618.

86. TUNISIE. — *Stipulations entre les chargeurs et le capitaine. Destinataire. Obligation.* — Les stipulations intervenues entre les chargeurs et le capitaine profitent et s'imposent aux destinataires qui, agissant en vertu du connaissement, comme substitués aux chargeurs eux-mêmes, se trouvent également soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Cie Det Forenede c. Maarek frères. — Tunis, 11 janvier 1894, X, p. 505.

87. *Navire. Innavigabilité en cours de route. Chargeurs. Droit de retirement. Fret de distance.* — Aux termes de l'article 296 du Code de commerce, les chargeurs peuvent retirer leurs marchandises, en ne payant que le fret proportionnel de distance, lorsqu'en cours de route le navire est atteint d'innavigabilité absolue ou relative et que le capitaine n'en loue pas un autre pour terminer le voyage. La disposition de ce dernier article est encore applicable lorsque, tout en étant possible, le radoub du navire ne pourrait cependant être effectué dans un court délai. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. Cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

88. *Emprunt sur la cargaison. Art. 234 du Code de commerce. Chargeurs. Droit de décharger. Fret de distance.* — Si les capitaines peuvent invoquer le premier paragraphe de l'article 244 du Code de commerce, pour être autorisés à contracter un emprunt à la grosse sur la cargaison, pendant le voyage, les chargeurs peuvent, de leur côté, se prévaloir du paragraphe 3 du même article pour s'opposer à cet emprunt, en déchargeant leurs marchandises et en payant le fret proportionné à l'avancement du voyage. En parlant dans ces deux paragraphes de la mise en gage et de la vente de la cargaison, le législateur a entendu attribuer chaque fois à ces expressions le même sens et la même portée. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. Cap. Poudikos. — Ibid.

89. *Abordage. Action en justice. Délai. Obligation.* — Le chargeur et tous les intéressés au chargement ont le devoir d'introduire leur action en justice dans le mois du jour où ils ont eu connaissance de l'abordage.—L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

90. *Abordage entre deux navires de la même compagnie. Situation réciproque. Art. 1384 du Code Civil.*— Lorsque l'abordage se produit entre deux navires appartenant à la même compagnie, les chargeurs de l'un se trouvent, par rapport à l'autre, dans la situation de tiers, et la compagnie est responsable en vertu des art. 1324 C. civ. et 215 C. com., alors même que sa charte-partie stipule son irresponsabilité pour barateries du capitaine. —Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

91. *Abordage. Protestation. Capitaine. Omission. Armateur responsable.* — Si le mandant ne répond pas d'une faute commise par son préposé, il ne peut en aucune façon en tirer partie. Spécialement, si le capitaine du navire abordé a omis de protester, cette omission ne peut pas entraîner, pour les chargeurs, la perte de tout recours contre l'armateur. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

92. *Demande en délivrance. Dommages-intérêts. Art. 433. Application.* — La demande en délivrance, au sens de l'art. 433, comprend l'action exercée par le destinataire pour se faire remettre les marchandises, aussi bien que celle introduite par le chargeur pour obtenir des dommages-intérêts.—L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Avarie commune, Capi-*

taine, Chargement, Commissionnaire de transports, Connaissement, Fins de non recevoir, Fret, Réclamateurs, Surestaries.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 2 et s., 38, 47, 72, 73, 89, 90, 91.
Acquit-à-caution, 44.
Affrètement, 11, 12, 59
Affréteur, 56, 67.
Agent, 16.
Allège, 12.
Antidate, 68.
Appel, 10.
Armateur, 4, 5, 9, 91.
Arrimage, 18, 19.
Assurance, 20, 27.
Avarie, 10, 21, 22, 23, 60, 71, 72.
Avarie commune, 24.
Billet de bord, 25.
Blocus, 47.
Bois, 12, 13.
Capitaine, 1, 3, 4, 5, 9, 15, 23, 42, 51, 58, 63, 64, 73, 76, 85.
Charbon, 24.
Chargement sur le pont, 26, 29, 46, 72.
Chômage, 71.
Clause d'exonération, 5, 7.
Colis, 30.
Colis postal, 31.
Compétence, 79.
Connaissement, 14, 26, 29, 32 et s., 52, 63, 68, 69, 80, 81, 83.
Connaissement-chef, 41.
Contrebande, 1.
Contributions indirectes, 44.
Courtage, 16.
Déchargement, 55.
Destinataire, 83, 86.
Douane, 48, 57.
Endossement, 32 et s.
Environ, 11.
Escale, 42.
Expertise, 8, 15.
Faillite, 33.
Fardage, 45.
Fin de non-recevoir, 75, 85.
Frais, 78.
Fret, 46, 51, 58, 60, 69, 70, 87.
Garantie, 54.
Incendie, 38.
Innavigabilité, 59, 87.
Intervention, 8, 10.
Langue étrangère, 80.
Locomobile, 71.
Mandat, 13, 32, 33.
Manifeste, 14.
Manquant, 61.
Mise en demeure, 45, 66.
Naufrage, 20.
Navire, 84, 85, 87.
Orage, 74.
Ouvrier, 77.
Pacotile, 48.
Paillassons, 78.
Pluie, 77.
Prescription, 49, 50.
Prêt à la grosse, 51, 88.
Preuve, 81.
Protestation, 3, 4, 91.
Quai, 17, 62.
Ratification, 13, 26.
Ratures, 37.
Récépissés, 31, 52, 58.
Règles d'York et d'Anvers, 21, 24.
Réserves, 35, 52, 58, 84.
Retard, 53, 74, 75, 84, 85.
Réticence, 29.
Rétroactivité, 67.
Roulage, 17.
Signature, 25, 36, 82.
Signification, 9.
Simulation, 20.
Solidarité, 6, 7, 16.
Starie, 62.
Subrogation, 51.
Surestaries, 54, 55, 71.
Tourteaux, 78.
Usages, 11.
Vaigrage, 78.
Vente, 48, 68.

CHARTE-PARTIE.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *De la rédaction de la charte-partie.* — Chap. IV. *Référence de la charte-partie au connaissement.* — Chap. V. *Des clauses d'adresse.* — Chap. VI. *De l'exécution de la charte-partie et de la loi applicable.*

CHAPITRE I
Législation.

1. Transport maritime. Transmissibilité de la charte-partie. Navire ne pouvant achever le voyage commencé. Règlement du fret. Capitaine. Absence de droit de rétention des marchandises à bord. (Congrès international d'Anvers). — I, p. 429.

2. ITALIE. — Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 330.

3. PAYS-BAS. — Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 286.

CHAPITRE II
Doctrine.

4. Interprétation. Lois et usages applicables (M. Jacobs). — I, p. 665.

CHAPITRE III
Rédaction de la charte-partie.

5. FRANCE. — *Armateur. Suppression d'une clause. Absence d'approbation de l'affréteur. Nullité.* — Les armateurs ne peuvent pas, sous le prétexte qu'ils n'avaient pas donné au courtier mandat de fréter le navire à la condition d'un voyage direct et sans retard, mais sous réserve d'un voyage intermédiaire, supprimer à la main la clause relative au voyage direct, sans soumettre cette modification à l'affréteur et la lui faire approuver. — Micrulachi c. cap. Girardi. — Marseille, 22 novembre 1889, V, p. 510.

6. *Affrètement en travers. Clause « y compris la pontée ». Courtier maritime. Autorisation nécessaire.* — L'affrètement en travers ne permet pas d'utiliser le pont sans le consentement formellement exprimé des armateurs. En conséquence, ceux-ci peuvent refuser une charte-partie conclue par leur courtier, qui, sans y être autorisé, a consenti à l'affréteur le chargement du pont, alors même qu'il se serait cru en droit de le concéder par l'interprétation des clauses et conditions stipulées, si elles étaient muettes à cet égard. — Coquelin frères c. Gondrand, Leroy et Cay Hall. — Douai, 17 juillet 1890, VI, p. 136.

7. *Charte-partie conclue par mandataire. Affréteur. Défaut de protestation. Validité.* — L'affréteur d'un

navire ne peut revenir sur les conditions d'une charte-partie conclue par son mandataire, et être admis à prouver par témoins que cette charte-partie ne porte pas les véritables conditions du contrat, lorsqu'il n'a pas protesté dans les formes légales contre cette charte-partie, mais, au contraire, a mis, plusieurs jours après, le chargement à la disposition du capitaine, sans aucune réserve. — Cap. Kratzfeldt c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

8. *Énonciations incomplètes. Interprétation. Correspondance antérieurement échangée.* — Les énonciations incomplètes de la charte-partie doivent s'interpréter par la correspondance qui a précédé la signature du contrat. — Gondrand frères c. cap. Pillard et Bonnin. — Dunkerque, 24 avril 1893, IX, p. 730.

9. *Jours de planche. Supplément. Lettre annexe.* — On doit considérer comme une annexe à la charte-partie la lettre qui accorde un supplément de jours de planche pour la décharge du navire. — Cap. Harrison c. Woussen. — Douai, 1er février 1892, VII, p. 520.

10. Danemark. — *Conclusion par courtier. Lieu de chargement. Déclaration erronée. Affréteur responsable.* — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans que cependant l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier. Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le Code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 757.

11. Suède. — *Conclusion par mandataire de l'armateur. Clause d'exonération des surestaries. Validité.* — Le représentant de l'armateur, qui a inséré, dans un contrat d'affrètement conclu pour le compte de ce dernier, une clause d'exception, telle que l'exonération pour le chargeur de toute responsabilité à raison de surestaries, a engagé valablement son mandant, qui, en lui donnant le pouvoir de fréter le navire, est censé le lui avoir donné sans restrictions, par cela seul qu'il ne lui a pas positivement interdit les dispositions dont il prétend méconnaître la validité. — Schlyter c. Johnsson. — Stockholm, 24 février 1892, IX, p. 787.

12. Tunisie. — *Courtier. Signature. Autorisation télégraphique du capitaine. Validité.* — Lorsqu'un courtier signe une charte-partie par autorisation télégraphique du capitaine, et que celui-ci ne conteste pas la sincérité des télégrammes en vertu desquels le courtier a signé pour lui, le contrat d'affrètement est aussi valable que s'il portait la signature personnelle du capitaine. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

13. *Signature par le représentant du capitaine. Validité.* — Le fait par le capitaine de n'avoir protesté qu'après avoir chargé toutes les marchandises livrées par l'affréteur le rend irrecevable à réclamer un supplément de fret pour transport de pilotis, alors surtout que la charte-partie stipule que le capitaine devra prendre « un chargement de madriers, poutres, pilotis de sapin et autres bois au gré de l'affréteur ». Il importe peu que cette charte-partie n'ait été signée que par le représentant du capitaine. —Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelis. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

CHAPITRE IV

Référence de la charte-partie au connaissement.

14. France. — *Divergence entre la charte-partie et le connaissement. Préférence.* — En cas de divergence entre la charte-partie et le connaissement, il y a lieu de donner la préférence au connaissement, par lequel les parties doivent être censées avoir voulu déroger aux conditions de la charte-partie. — Weathley et Cie c.

Fritsch et Cie. — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422.

15. *Connaissement. Dérogation. Application. Clause limitant la responsabilité du capitaine.* — Quelles que soient les stipulations d'une charte-partie intervenue entre un capitaine et les chargeurs du navire, les stipulations complémentaires ou dérogatoires des connaissements sont obligatoires et font loi dans les rapports du capitaine et de l'armateur avec les réclamateurs porteurs des connaissements. Sont valables les clauses d'un connaissement par lesquelles la responsabilité du capitaine se trouve réduite aux seules fautes qui seraient prouvées à sa charge, — Cap. Taylor et Greenwell c. Réclamateurs.—Rouen, 22 avril 1885, I, p. 109.

16. *Connaissement. Clause imprimée d'exonération. Clause manuscrite maintenant les conditions de la charte-partie. Absence de mention de la clause. Préférence.* — Le capitaine ne peut pas se prévaloir de la clause, imprimée sur le connaissement, qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage, quand il a lui-même inséré à la main sur le connaissement des réserves expresses, portant maintien de toutes les conditions d'une charte-partie qui ne contient pas, parmi les exceptions de non-garantie, celle des fautes ou négligences ci-dessus. — Estrangin c. cap. Lee. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 514.

17. *Connaissement imprimé. Référence. Charte-partie manuscrite. Clauses contradictoires. Préférence.* —Lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si les clauses imprimées du connaissement sont en contradiction avec les clauses manuscrites de la charte-partie, ce sont ces dernières qui doivent être exécutées. Spécialement, si la charte-partie manuscrite donne droit à l'affréteur, dans des circonstances déterminées, à une indemnité de retard, cette indemnité lui est acquise, bien que les clauses imprimées du connaissement la lui refusent dans les mêmes circonstances.— Brown c. Viot. — Nantes, 6 juillet 1889, V, p. 652.

18. *Connaissement. Clause d'exonération. Renvoi à la charte-partie. Absence de clause. Exonération des accidents de navigation. Manquant.* — L'armateur ne peut pas bénéficier d'une clause d'exonération imprimée sur le connaissement, lorsque ce connaissement contient réserve de toutes les conditions d'une charte-partie, aux termes de laquelle l'armateur est demeuré responsable des fautes du capitaine, sauf en cas d'accident de navigation. En conséquence, l'armateur répond du déficit reconnu à l'arrivée et dont la cause n'a pu être attribuée à une fortune de mer. — Cap. James c. Charles Simon. — Cassation, 15 novembre 1892, VIII, p. 282.

19. *Connaissement. Absence de renvoi à la charte-partie. Clause d'exonération dans la charte-partie. Destinataire. Clause inopposable.* — Lorsque le connaissement ne contient aucun renvoi aux clauses de la charte-partie, l'armateur ne peut pas opposer une clause d'exonération insérée dans la charte-partie au destinataire dont les droits et obligations sont limités dans les termes du connaissement. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Marseille, 7 avril 1893, VIII, p. 698 ; Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

20. *Absence de stipulation relativement au poids. Connaissement indiquant le poids exact. Signature obligatoire pour le capitaine. « Que dit être ».* — Quand il n'a rien été stipulé dans une charte-partie relativement au poids à porter aux connaissements, le capitaine doit signer les connaissements avec l'indication exacte du poids des marchandises dont il se charge, et dont il assume ainsi la responsabilité ; il n'est pas fondé à opposer la mention « poids inconnu » ou la clause « que dit être ». — Morel c. cap. Haltemberg. — Rouen, 22 novembre 1889, V, p. 506.

21. *Clause de déchargement le long du bord. Connaissement. Clause de livraison le long du quai. Obligation de mettre bord à quai. Frais de transbordement ou d'allèges.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le débarquement doit se faire le long du bord, mais que le capitaine s'est engagé, sur le connaissement, à livrer la cargaison à quai, cette clause a pour effet de l'obliger, contrairement aux conditions premières du contrat, à mettre bord à quai, et, à défaut, de le rendre responsable des frais de

transbordement ou d'allèges que le chargeur, par cette mention, a entendu épargner au consignataire.— Gairard c. cap. Lloyd. — Marseille, 24 octobre 1893, IX, p. 543.

22. *Connaissement se référant à la charte-partie. Clause de négligence. Inapplication.* — Quand le connaissement se réfère à la charte-partie, cette clause de référence ne doit s'appliquer qu'aux conventions intervenues au sujet du fret, des surestaries, du chargement, etc., mais ne saurait s'étendre aux exceptions, et spécialement à la clause de négligence. — Serraing et Sons c. Campbell et Cie. — Cour supr. de judicature, 19 décembre 1890, VI, p. 702.

23. *Connaissement. Divergence. Dérogations réputées non écrites.* — Quand le connaissement contient des exceptions en contradiction avec la charte-partie et l'esprit du contrat d'affrètement, ces exceptions doivent être réputées non écrites. — Houston et Cie c. Sansinena et Cie. — Chambre des Lords, 4 mai 1893, IX, p. 63.

24. *Connaissement. Clause d'exonération. Incompatibilité.* — Toute clause imprimée dans un connaissement, et qui a pour but d'exonérer l'armateur d'une responsabilité quelconque, doit être considérée comme nulle et non avenue, si elle est en opposition absolue avec un engagement formellement pris par l'armateur dans le contrat d'affrètemeut. — Sensinena et Cie c. Houston et Cie. — Cour sup. de judicature, 29 février 1892, VIII, p. 387.

CHAPITRE V

Clause d'adresse.

25. FRANCE.— *Navire. Consignation aux affréteurs. Courtier choisi par le capitaine. Déchargement. Retard. Responsabilité.* — Lorsqu'aux termes de la charte-partie le navire est consigné aux affréteurs au port de décharge, le capitaine qui, contrairement à cette clause, a employé un courtier de son choix, doit subir les conséquences du retard occasionné par cette violation du contrat. — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars, 1893, VIII, p. 641.

26. BELGIQUE. — *Clause d'adresse. Déclaration du navire en douane. Courtiers de l'affréteur. Qualité. Absence de justification immédiate. Capitaine. Refus de les employer. Dommages-intérêts.* — En l'état d'une clause de la charte-partie, d'après laquelle le capitaine devra s'adresser, pour la déclaration du navire en douane, aux courtiers de l'affréteur, le capitaine ne saurait, sans encourir des dommages-intérêts, refuser le ministère des agents de ces courtiers au port de déchargement, par cela seul qu'ils ne peuvent lui justifier de suite de leur qualité, et s'adresser immédiatement à d'autres courtiers, sans laisser à ces agents le temps de rapporter cette justification. — Peeters et Cie c. cap. Johnson. — Anvers, 7 juin 1893, IX, p. 587.

27. *Clause « ship business ». Portée. Clause d'adresse. Courtiers maritimes. Remise de la cargaison. Réception du fret. Office du consignataire. Absence de qualité.* — Les termes « ship business » n'ont que la portée ordinaire d'une clause d'adresse et ne sont pas explicites pour signifier que les courtiers auraient le droit de s'occuper de la remise de la cargaison aux porteurs de connaissements, de recevoir le fret, d'en faire le décompte et de remplir l'office d'un consignataire. — Gattorno et Cie c. cap. Elders. — Bruxelles, 13 décembre 1892, VIII, p. 404.

28. DANEMARK. — *Expédition en douane. Désignation d'un courtier maritime. Validité pour le voyage seulement.* — Quand la charte-partie désigne un courtier pour expédier le navire en douane, cette clause ne vaut que pour le voyage en vue duquel la charte-partie a été rédigée. — Copenhague, 1er décembre 1891, VIII, p. 409.

CHAPITRE VI

De l'exécution de la Charte-Partie et de la loi applicable.

29. FRANCE. — *Clause compromissoire. Litiges éventuels. Arbitres à désigner. Nullité.* — La clause compromissoire d'une charte-partie, qui attribue à des arbitres à choisir par les contractants la connaissance de toutes contestations qui pourront s'élever entre eux, est nulle, aux termes de l'article 1006 du Code de procédure civile. — Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jer-

miny et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

30. *Armateur et affréteur anglais. Fret payable au retour. Contestation sur le règlement. Tribunaux français. Incompétence.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

31. *Français et étrangers. Loi étrangère. Application en France. Condition. Ordre public. Clause de non-garantie. Faute de l'équipage.* — La loi étrangère, à laquelle les parties se sont référées dans les contrats, ne doit être appliquée entre Français et étrangers que si son application en France n'est pas contraire à l'ordre public. Spécialement, la clause de non-garantie d'avaries, insérée dans un contrat de transport, ne peut être invoquée en France qu'en tant qu'elle a pour effet de faire supporter par les chargeurs la preuve des fautes du transporteur. Le capitaine ne saurait donc s'en prévaloir pour s'affranchir des suites d'un incendie causé par une imprudence de l'équipage. — Crowley et Little c. Saint frères. — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

32. Angleterre. — *Exécution. « Locus regit actum ».* — L'exécution de la charte-partie est régie par les usages du lieu où elle a été conclue, sauf stipulation contraire. — Hick c. Tweedy. — Cour supr. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

33. Belgique. — *Exécution. Usage. Résiliation.* — La charte-partie doit s'exécuter conformément à l'usage et à l'équité (art. 1134 et 1135 du Code civil), et le fréteur ne doit pas se soumettre à des conditions en dehors des usages ; si l'affrètement ne peut s'exécuter autrement, le fréteur peut résilier le contrat sans encourir de pénalité. — Lund c. Jepsen et Peterson. — Bruxelles, 21 septembre 1885, II, p. 72.

34. Etats-Unis. — *Contrat maritime. Compétence de l'Amirauté.* — Une charte-partie est un contrat maritime de la compétence de l'Amirauté. D'après la jurisprudence, tous les contrats ayant trait à un service maritime, à des transactions maritimes, à des accidents de mer, appartiennent à la juridiction des Amirautés des Cours des Etats-Unis. Cette juridiction est *in rem* ou *in personam*, selon que le contrat emporte ou non un droit de recours sur le navire. — Circuit Court de La Louisiane, 12 juin 1885, I, p. 389.

Pour les clauses spéciales de la charte-partie, voir au mot : *Connaissement*. — Voir aussi : *Affrètement, Avarie, Capitaine, Courtier maritime, Destinataire, Emigration, Saisie, Surestaries.*

CHEF MÉCANICIEN. — Voir : *Assistance maritime*.

CHEMIN DE FER. — Voir : *Commissionnaire de transports.*

CHENAL. — Voir : *Abordage, Navigation.*

CHILI.

1. Législation sur les avaries (M. Beauchet). — III, p. 794 ; IV, p. 108.

CHINE.

1. Ouverture du port de Thong-King et règlement de navigation (Convention du 31 mars 1890). — VI, p. 605.

CHOMAGE.

1. Belgique. — *Indemnité. Taux.* — L'indemnité de chômage varie, non seulement avec la nature et le tonnage du bâtiment, mais encore suivant l'époque et les conditions d'offre et de demande de fret ; pour un bateau du Rhin de plus de 300 tonnes, 10 centimes par tonne et par jour constituent, en ces derniers temps, une bonification équitable. — Van Mœnen et Van den Brœck c. Ville d'Anvers. — Anvers, 2 décembre 1887, IV, p. 450.

2. *Indemnité. Demi-fret. Double emploi.* — Le demi-fret, réclamé du chef de rupture de voyage, fait double emploi avec l'indemnité pour chômage ; allouer l'un et l'autre serait faire profiter le navire et du voyage et de l'impossibilité d'exécuter celui-ci. — Ville d'Anvers, Van Mœnen et Van den Brœck c. d'Anvers. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Abordage maritime, Avarie, Pilotage, Protêt, Surestaries.*

CHOSE JUGÉE

1. France. — *Abordage. Poursuite correctionnelle du patron du navire abordé. Homicide par imprudence. Acquittement. Demande en dommages-intérêts au navire abordeur.* — Pour qu'il y ait chose jugée, il faut que la chose demandée soit la même, que la demande soit fondée sur la même cause et que la demande soit formée entre les mêmes parties. En conséquence, le propriétaire d'un navire abordé ne peut demander au navire abordeur des dommages-intérêts pour le préjudice matériel qu'il a souffert, en se fondant sur ce que le patron du navire abordé, poursuivi en police correctionnelle pour homicide par imprudence, a été acquitté. Réciproquement, le capitaine du navire abordeur ne peut invoquer l'autorité de la chose jugée contre une demande en dommages-intérêts, de la part du propriétaire du navire abordé, en se fondant sur une décision de l'autorité maritime qui, appréciant la conduite du pilote qui dirigeait le navire abordeur, a constaté qu'il n'avait pas commis de faute professionnelle. — Bergman c. Cassels et Cheminais. — Nantes, 23 août 1891, VI, p. 291.

2. *Accident. Action en responsabilité. Art. 1382. Déboutement. Action nouvelle. Quasi-contrat de gestion d'affaires.* — Celui qui, préposé à la surveillance du chargement d'un navire, sauve, au péril de sa vie, un matelot placé sous ses ordres, a droit à des dommages et intérêts vis-à-vis de son commettant, à raison des blessures qu'il a reçues dans l'exercice de sa surveillance. Dans le cas où cet acte n'a pas profité au commettant, en lui évitant le paiement d'une indemnité, à laquelle celui-ci aurait été tenu sans l'intervention de son préposé, l'action de ce dernier ne saurait être basée sur le quasi-contrat de gestion d'affaires. Il y a cependant un fait se rattachant au mandat à lui confié, qui devient le principe d'une action en justice. — Lota c. Cie gén. Transatlantique. — Aix, 23 octobre 1889, V, p. 350.

3. *Délaissement. Faculté personnelle. Capitaine non autorisé. Jugement refusant la validité. Armateur. Droit d'agir à nouveau.* — La faculté de délaisser est personnelle à l'assuré, elle ne peut être exercée par le capitaine sans un mandat spécial. En conséquence, lorsqu'un capitaine signifie de sa propre autorité le délaissement du navire aux assureurs et les assigne en validité, le jugement qui intervient sur cette action et qui refuse de valider le délaissement, ne peut être invoqué contre l'armateur. Ce dernier conserve le droit de poursuivre de nouveau les mêmes assureurs en validité du délaissement de son navire, sans qu'on puisse lui opposer l'autorité de la chose jugée. Pour que cette fin de non-recevoir existe, il faut qu'il y ait identité de personnes ; or, cette condition manque dans l'espèce, l'armateur n'ayant figuré dans la première instance ni par lui-même, ni par un mandataire, puisque le capitaine n'a pas eu qualité pour l'y représenter ou l'y engager. — Cousteau c. La Providence Maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 436 ; 2 juillet 1888, IV, p. 253.

4. *Gens de mer. Innavigabilité. Jugement. Décision disciplinaire. Refus d'embarquement.* — Lorsqu'un jugement résilie l'engagement des matelots, par suite de l'innavigabilité du navire, cette innavigabilité demeure constatée, encore qu'une décision disciplinaire ait condamné les matelots pour refus de réembarquement. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

5. *Jugement étranger. Demande en mainlevée de saisie d'un navire. Demande en dommages-intérêts aux assureurs d'un navire abordé pour la saisie, le chômage et la vente du navire abordeur. Absence d'identité d'objet.* — Il n'y a pas violation de la chose jugée dans l'arrêt condamnant des assureurs maritimes français à des dommages-intérêts envers un armateur étranger, à raison du préjudice à lui causé par la saisie, le chômage et la vente de son navire, effectués en Amérique, à la suite d'un abordage entre ce navire et le navire assuré, alors même que le juge américain, statuant sur une demande en mainlevée de ladite saisie et, subsidiairement, en dation de caution à raison

des dommages-intérêts qui pourraient être dus, a antérieurement débouté l'armateur de cette dernière demande. — Cie La Bâloise et La Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

6. *Prise. Compétence. Juridiction administrative. Conseil d'Etat statuant au fond. Juridiction civile incompétente « ratione materiæ ».* — Lorsqu'une demande en attribution de sommes représentant la valeur d'une prise a été soumise par la voie contentieuse au Conseil d'Etat, qui, statuant au fond, a reconnu par cela même avoir été compétemment saisi, la décision de la juridiction contentieuse a force de chose jugée, et, si une demande, ayant le même objet et formée pour la même cause entre les mêmes parties, est portée devant les tribunaux civils, ceux-ci doivent se déclarer incompétents *ratione materiæ*. — Gallo c. Ministre des Finances. — Cassation, 1er août 1888, IV, p. 244.

7. Belgique. — *Capitaine. Décision disciplinaire. Commission d'enquête. Board of Trade. Responsabilité civile.* — Uue décision de la commission d'enquête du « Board of Trade » ne constitue qu'une mesure disciplinaire infligée au capitaine par une juridiction spéciale, qui a surtout à examiner la faute au point de vue des devoirs imposés au marin; elle ne saurait être invoquée comme décisive, soit quant aux causes de l'échouement, soit quant à la responsabilité civile que ce fait peut entraîner. — Davidis et Van Hal c. cap. Howe. — Bruxelles, 18 juillet 1887, III, p. 337.

Voir aussi : *Abordage, Arrêt, Assistance maritime, Assurance maritime, Capitaine, Délaissement.*

CLAUSE COMPROMISSOIRE.

1. France. — *Armateur et affréteur étrangers. Loi du lieu du contrat. Validité.* — La clause compromissoire n'est nulle que tout autant qu'elle doit recevoir son exécution en France entre Français ou entre Français et étranger ayant directement contracté. En conséquence, la clause d'un connaissement créé entre un armateur anglais et un afféteur anglais, et portant que toutes discussions ou difficultés qui surgiraient « à l'occasion ou en exécution de l'affrètement, seraient soumises à des arbitres qui seraient choisis à cet effet et qui statueraient à Londres, » n'est pas nulle et doit être sanctionnée par les tribunaux français, qui doivent se déclarer incompétents. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 1891, VII, p. 166.

2. *Charte-partie. Litiges éventuels. Arbitres à désigner. Nullité.* — La clause compromissoire d'une charte-partie, qui attribue à des arbitres à choisir par les contractants la connaissance de toutes contestations qui pourront s'élever entre eux, est nulle, aux termes de l'article 1006 du Code de procédure civile. — Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jerminy et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

3. *Assurance maritime. Validité.* — Est licite la clause d'une police d'assurance portant que toutes contestations relatives à l'exécution de l'assurance doivent être vidées par un tribunal arbitral composé de trois arbitres à désigner par les intéressés. — Huysmans c. Cyprien Fabre et Assureurs. — Marseille, 19 octobre 1891, et Aix, 24 mai 1892 ; VII, p. 310 et 664.

Voir aussi : *Assistance maritime, Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Compétence, Compromis, Connaissement, Etranger, Fret, Police d'assurance.*

CLAUSE PÉNALE. — Voir : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Charte-partie, Déchargement, Fret, Surestaries.*

CODIFICATION.

1. Codification des lois des nations. — Programme de la Conférence de Hambourg. — I, p. 211.

COFFRE A MÉDICAMENTS. — Voir : *Armateur.*

COKE. — Voir : *Entrepôt.*

COLIS POSTAUX. — Voir : *Douane.*

COLOMBIE.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Beauchet). — IV, p. 115.

COLONIES.

Législation.

1. FRANCE. — Hypothèque maritime. Vente des navires. Loi nouvelle. Application (Décret du 16 août 1887). — III, p. 255.

2. Loi du 12 août 1885, modifiant plusieurs articles du C. de com. Application (Décret du 2 septembre 1887). — III, p. 390.

Jurisprudence.

3. FRANCE. — *Lois et règlements français. Inapplication.* — Les lois et règlements en vigueur en France ne sont pas, à moins d'une disposition spéciale, applicables dans les colonies. — Honduce c. Douane. — Cassation, 12 février 1887, II, p. 645.

4. *Ile de la Réunion. Octroi de mer. Illégalité.* — Sont illégaux les arrêts du gouverneur de l'île de la Réunion, des 13 décembre 1850 et 15 octobre 1851, qui ont établi, à la frontière de l'île, sur certaines marchandises, la taxe d'importation dite « octroi de mer ». Cette taxe, en effet, n'est pas un droit d'octroi proprement dit, mais une taxe douanière, de la compétence exclusive du pouvoir législatif métropolitain. — Communes de la Réunion c. de Rontaunay et Lebeaud. — Paris, 20 juillet 1887, III, p. 159.

5. *Sucres coloniaux. Déchet de fabrication. Campagne. Détermination.* — La loi du 13 mai 1886 accorde le droit de jouir d'un déchet de fabrication égal à la moyenne des excédents de rendement obtenus par la sucrerie indigène pendant la dernière période de fabrication aux sucres *exportés* des colonies françaises dans la métropole. En conséquence, c'est la date d'exportation et non la date de vérification des sucres par la douane qui doit servir à déterminer la campagne de période de fabrication, conformément à l'art. 2 de la même loi. — Douane c. Crédit Foncier colonial. — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 431.

Voir aussi : *Abordage maritime, Algérie, Compétence, Douane, Gens de mer, Hypothèque maritime, Octroi de mer, Pêche.*

COMBUSTIBLE.

1. ANGLETERRE. — *Manquant. Cargaison brûlée en partie. Indemnité. Base.* — Quand le capitaine est en faute pour avoir pris une provision insuffisante de charbon, la partie de cargaison qu'il brûle, faute d'autre combustible, doit être payée au chargeur, non pas au prix de facture, mais au prix de vente au lieu d'arrivée, déduction faite du fret dont le chargeur fait l'économie. — James Craig c. Cie anonyme de navigation à vapeur d'Aberdeen et Glasgow. — Cour de session d'Edimbourg, 7 janvier 1886, I, p. 640.

Voir aussi : *Capitaine.*

COMBUSTION SPONTANÉE. — Voir : *Assurance maritime, Avarie.*

COMITÉ DES ASSUREURS. — Voir : *Assurance maritime.*

COMMERCE.

1. FRANCE. — Code de commerce français. Nouveaux articles 216, 258, 262, 263, 315, 334, 345. — I, p. 319, 437.

2. Convention entre la France et les Pays-Bas. — I, p. 284.

3. ESPAGNE. — Nouveau Code de commerce. — I, p. 560.

4. GRÈCE. — Traité entre la Grèce et l'empire allemand (9 juillet 1884). — I, p. 209.

5. ITALIE. — Code italien. — I, p. 87, 322, 569, 694.

6. SUÈDE ET NORVÈGE. — Traité entre les royaumes de Suède et de Norvège et le Portugal. — X, p. 456.

COMMISSAIRE DU BORD.

1. FRANCE. — *Commissaire de bord. Congédiement. Inutilité du préavis d'un mois. Conditions générales des engagements faits par la compagnie. Application.* — Le commissaire à bord d'un navire de commerce ne saurait être considéré comme un employé ayant droit, en cas de congédiement, à un préavis d'un mois, sauf juste cause dûment établie. Il fait partie intégrante du personnel du navire, et, par suite, se trouve soumis aux conditions générales des en-

gagements faits par la compagnie, notamment à celle qui réserve à ladite compagnie le droit de débarquer au port d'embarquement les hommes dont elle ne serait pas satisfaite. — Revel c. Cie gén. Transatlantique. — Marseille, 17 février 1886, I, p. 629.

COMMISSAIRE DE L'INSCRIPTION MARITIME. — Voir : *Bornage, Gens de mer, Marine, Pêche, Rôle d'équipage.*

COMMISSION. — Voir : *Affrètement, Armateur, Courtier, Déchargement, Mandat.*

COMMISSION DES NAUFRAGES.

1. Tunisie. — *Avis. Mesures disciplinaires prises par le ministre de la marine en conformité. Base de conviction. Capitaine. Responsabilité.* — Bien que les mesures disciplinaires prises par le ministre de la marine en exécution d'un avis de la commission des naufrages ne lient pas la juridiction civile chargée d'apprécier la responsabilité des capitaines et des armateurs, elles constituent cependant un document des plus sérieux, dans lequel le tribunal est en droit de puiser sa conviction. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

Voir aussi : *Abordage maritime, Capitaine, Naufrage.*

COMMISSIONNAIRE.

Doctrine.

1. France. — Du concours du commissionnaire en marchandises avec le porteur du connaissement, d'après un arrêt récent de la cour de Rouen (M. Marais). — V, p. 281.

2. Avances. Situation juridique (M. Marais). — V, p. 295.

3. Droit de rétention (M. Marais). — V, p. 302.

Jurisprudence.

4. France. — *Affréteur commissionnaire. Fret payable à destination. Armateur. Inexécution de l'affrètement. Différence de fret.* — Le chargeur ou affréteur a qualité pour agir contre l'armateur en cas d'inexécution par celui-ci de son engagement de charger la marchandise ou, d'une manière générale, en cas d'inexécution du contrat d'affrètement, encore bien que l'affréteur ou chargeur ne soit qu'un commissionnaire, s'il a traité en son nom personnel avec l'armateur. L'armateur, pour se soustraire à cette action, ne saurait se prévaloir de cette circonstance que le fret serait payable à destination, pour soutenir que le destinataire seul aurait le droit d'agir. Spécialement, le chargeur est fondé à se faire rembourser la différence du fret qu'il a dû s'engager à payer pour faire transporter la marchandise par un autre navire. — Marzolff c. Brostrom et Co. — Hâvre, 2 août 1892, VIII, p. 336.

5. *Commissionnaire de l'expéditeur. Déclaration en douane. Droits indus. Action en répétition.* — En matière de douane, celui qui fait les déclarations pour l'entrepôt ou la mise à la consommation des marchandises en est réputé propriétaire à l'égard de la douane, comme celle-ci est, de son côté, fondée à l'actionner à l'occasion de la déclaration par lui passée. Tout autre que le déclarant est sans qualité pour agir contre la douane en répétition de droits qu'il prétendrait avoir été indûment perçus, alors même que le déclarant n'aurait agi que comme commissionnaire de l'expéditeur, véritable propriétaire des marchandises. — Tymann, Bell et Cie c. Douane. — Hâvre, 30 juillet 1892, VIII, p. 377.

6. *Assurance. Commissionnaire pour compte. Règlement. Pouvoir.* — En matière d'assurance maritime, le commissionnaire pour compte de qui il appartient a qualité pour poursuivre le règlement de l'indemnité au profit de qui il appartient. — Assureurs c. Rivière. — Caen, 31 mars 1890, VI, p. 20.

7. *Avances. Gage. Connaissement endossé à divers.* — En cas de concours de plusieurs porteurs de divers exemplaires d'un même connaissement, auxquels ils ont été endossés en garantie de droits ou avances sur les marchandises y spécifiées, le tiers porteur de l'exemplaire du connaissement transféré, endossé ou engagé le premier, doit être préféré aux tiers porteurs des connaissements engagés postérieurement. Spécialement, le commissionnaire, qui a fait des

avances contre la remise et l'endossement de l'exemplaire d'un connaissement, doit être payé sur le prix de la marchandise par préférence à un second commissionnaire ou créancier gagiste, tiers porteur d'un autre exemplaire endossé postérieurement à la constitution du gage consenti au premier commissionnaire. — Simmonds c. Basch et Cie. — Rouen, 7 mai 1887, II, p. 414.

8. *Remise des connaissements. Avances antérieures. Gage.* — Les marchandises régulièrement remises en la possession du commissionnaire servent de gage, non seulement pour les avances faites sur ces marchandises, mais encore pour celles faites antérieurement et portées au compte courant existant entre les parties. — Caisse d'Escompte d'Anvers c. Dewulf-Cailleret et Van der Taelen. — Dunkerque, 9 juillet 1889, V, p. 213.

9. *Marchandises. Gage. Cessation de paiements. Débiteur décédé. Vente judiciaire impossible.* — La vente des marchandises comprises dans le gage d'un commissionnaire ne saurait être ordonnée judiciairement si le débiteur est mort en état de cessation de paiements, alors même que sa faillite n'aurait pas été prononcée. — Comptoir d'Escompte d'Anvers c. Dewulf-Cailleret et Van der Taelen. — Ibid.

10. *Banquiers dépositaires de documents nautiques. Simples agents de transmission. Dol du chargeur. Irresponsabilité.* — Lorsque des banquiers n'ont été que de simples dépositaires des connaissements et des polices relatifs à la cargaison d'un navire, uniquement chargés de les remettre, d'après les instructions qui leur seraient données, à la personne qu'on leur désignerait, sans prendre, vis-à-vis de celle-ci, aucune initiative ni aucune responsabilité personnelle, lesdits banquiers doivent être considérés comme de simples agents de transmission et non comme des commissionnaires de prêts sur gages, agissant en leur nom personnel. En conséquence, lorsque ces banquiers ont exactement rempli leur mission, ils ne peuvent être déclarés responsables, envers le destinataire à qui ils ont remis les documents, du dol dont ce dernier a été victime de la part du chargeur. — Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

11. *Prêt sur gage. Documents faux. Responsabilité personnelle.* — Les commissionnaires en prêts sur gages, qui traitent d'un prêt sur des marchandises en leur nom personnel et sans que le nom de leur commettant soit indiqué dans les conventions, se trouvent garants de la valeur du gage qu'ils donnent au prêteur contre les fonds que celui-ci leur avance. Dès lors, si les documents qu'ils ont remis sont plus tard reconnus faux et si le prêteur ne reçoit pas le gage qu'il avait stipulé, les commissionnaires peuvent être déclarés, malgré leur bonne foi, conjointement et solidairement responsables, avec les auteurs de la fraude, du préjudice subi par le prêteur. — Mourer c. cap. Stacey. — Rouen, 24 novembre 1886, II, p. 420.

12. ANGLETERRE. — *Fret. Faillite du commissionnaire. Responsabilité du commettant.* — Lorsque les connaissements portent le nom de commissionnaires ayant signé comme agents, leurs commettants sont responsables du fret, du moment qu'ils n'établissent contre les armateurs aucune faute qui leur ait été préjudiciable. — Howden Cie c. Kynoch Cie. — Hte-Cour de justice, 17 avril 1888, IV, p. 181.

13. BELGIQUE. — *Commissionnaire-expéditeur. Omission d'une formalité douanière. Négligence du destinataire. Responsabilité partagée.* — Le commissionnaire-expéditeur, accomplissant des formalités douanières sans rémunération spéciale de ce chef, ne peut invoquer la disposition du Code civil qui limite la responsabilité du mandataire non salarié, si l'expédition même dont s'agit lui rapporte un bénéfice. Il doit répondre des conséquences de l'omission d'une des énonciations principales de la facture consulaire, surtout s'il est de notoriété qu'il a l'habitude d'être soigneux et diligent dans la gestion des affaires qui lui sont confiées. Mais, si le destinataire a, de son côté, négligé de vérifier les documents à leur arrivée, alors que la loi (la loi mexicaine) permettait la rectification dans les 90 heures de l'entrée du navire en douane, il y a lieu de partager la responsabilité par moitié. —

Fritler et Cie c. Kennedy Hunter et Cie. — Anvers, 24 mars 1893, IX, p. 259.

14. EGYPTE. — *Engagement de fournir un navire. Inexécution. Faute de l'armateur. Responsabilité du commissionnaire.* — Le commissionnaire qui s'engage à fournir, dans un délai déterminé, un navire pour effectuer le chargement de certaines marchandises, est responsable, si cet engagement n'a pas été réalisé et qu'aucun cas de force majeure n'ait été justifié de sa part à sa décharge, de tout le préjudice souffert par la partie en faveur de laquelle l'engagement a été pris et constituant une suite directe de la non-exécution dudit engagement. Peu importe, en pareil cas, que l'engagement n'ait pas été réalisé par une faute des armateurs, vu que le commissionnaire qui traite en son propre nom est responsable, dans l'exécution du contrat, vis-à-vis de celui avec qui il a contracté, des fautes de son commettant, sauf à lui à exercer contre ce dernier son recours en garantie. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Levy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

15. *Courtier. Nom du client. Défaut d'indication. Qualité de commissionnaire. Désignation postérieure. Inefficacité.* — Le courtier qui n'a pas nommé son client au moment de l'opération est responsable de l'exécution et considéré comme commissionnaire (art. 81 C. com.). En pareil cas, il ne peut appartenir au courtier de se soustraire lui-même, après coup, par une désignation ultérieure de son client, à la responsabilité qu'au moment de l'opération il a consenti à assumer vis-à-vis du contractant et que celui-ci avait d'une façon évidente intérêt à s'assurer. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Levy et Cie. — Ibid.

Voir aussi : *Affrètement, Agent, Assurance maritime, Chargeur, Fin de non-recevoir, Fret, Mandat, Police d'assurance, Vente « coût, fret et assurance ».*

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORTS.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Actions pour avaries, pertes ou retards. Art. 105 et 108 C. com. (Loi du 11 avril 1888). — IV, p. 107.

CHAPITRE II
Doctrine.

2. FRANCE. — Etude sur la perte par cas fortuit de marchandises transportées (M. Danjon). — II, p. 624.

3. ITALIE. — Contrat de transport. Questions posées au Congrès maritime de Gênes. — VII, p. 382.

CHAPITRE III
Du Commissionnaire de transports en général.

4. FRANCE. — *Mandat tacite. Ratification tacite du chargeur.* — La ratification du mandat conféré au transporteur peut être tacite du côté du chargeur et s'induire des circonstances. — Cies d'assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

5. *Renseignements sur les marchandises. Bonne foi. Irresponsabilité.* — Le transporteur est tenu de livrer à ses chargeurs tous les renseignements qui lui parviennent sur le sort des marchandises à lui confiées, mais on ne saurait lui faire un grief d'avoir mal interprété le sens d'une dépêche à lui adressée, lorsque sa bonne foi ne peut être suspectée. — Cie Gén. Transatlantique c. Dormeuil frères. — Paris, 27 avril 1888, IV, p. 135.

6. *Défaut d'obligation de livrer au destinataire, quelles que soient ses réserves.* — Aucune loi n'établit l'obligation pour le transporteur, à peine de dommages-intérêts, de livrer les marchandises au destinataire, quelle que soit la nature des réserves et des réclamations faites par celui-ci. — Jung et Himely c. Cie gén. Transatlantique. — Cassation, 17 octobre 1888, IV, p. 385.

7. *Propriétaire de la marchandise. Transporteur intermédiaire. Fautes.*

Action directe. — Le propriétaire de la marchandise a une action directe contre le transporteur intermédiaire, à raison des fautes qu'il a pu commettre pendant que la chose transportée était sous sa garde. — Cie gén. Transatlantique c. Dormeuil frères.— Paris, 27 avril 1888, IV, p. 135.

8. *Transporteur principal condamné envers l'expéditeur et ayant obtenu condamnation contre le transporteur intermédiaire. Appel. Signification au transporteur-garant. Délai dans lequel celui-ci doit interjeter appel.* — Le commissionnaire de transports, qui a été condamné par un jugement à payer à l'expéditeur le montant intégral des sommes que celui-ci réclamait pour la perte de ses marchandises, et qui dénonce au transporteur intermédiaire, qu'il a appelé dans l'instance et qu'il a fait condamner par le même jugement à le relever et garantir de ses condamnations, l'appel par lui formé contre l'expéditeur, avec sommation d'intervenir, s'il le trouve convenable, ne confère point par cette dénonciation la qualité d'intimé audit transporteur-garant. Ce dernier ne peut, en conséquence, se prévaloir de la disposition finale de l'art. 443 du C. pr. civ., qui permet à l'*intimé* d'interjeter appel en tout état de cause. Il doit, comme le transporteur-garant, interjeter appel, sous peine de déchéance, dans les deux mois de la signification du jugement. — Cie gén. Transatlantique c. Mohamed Saïd ben Chikou et Rossy Manificat et Cie. — Cassation, 8 février 1888, III, p. 667.

9. *Exportation. Demande en détaxe. Compagnie de transports. Apposition d'un timbre humide sur le connaissement. Faute.* — La production du connaissement, imposée par certains tarifs d'exportation à l'appui d'une demande en détaxe, constitue une simple communication de pièces. Il ne saurait, en conséquence, être permis aux compagnies de se les approprier, même par l'apposition d'un timbre humide ou d'une mention quelconque, imprimée ou manuscrite. En vain prétendraient-elles que l'apposition du timbre humide sauvegarde leurs intérêts en leur permettant de s'assurer que le même connaissement ne leur a pas été présenté deux fois pour une détaxe sur les mêmes marchandises, alors qu'elles arriveraient au même résultat en oblitérant la lettre de voiture, seul titre en vertu duquel une détaxe puisse être obtenue. Le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir marqué un connaissement, titre à elle étranger, constitue donc une faute qui la rend passible de dommages-intérêts. — Andrieu et Picamilh c. Compagnie du Midi. — Bordeaux, 30 novembre 1893, IX, p. 745.

10. *Marchandise. Saisie en cours de route. Frais et retards. Remboursement. Droit réel.* — Lorsque les mesures qui ont eu pour effet et pour conséquence de retenir un navire dans un port ont été motivées par la marchandise, le transporteur est en droit de se récupérer sur ladite marchandise des pertes de temps, frais et dépenses qu'elle a occasionnés. — Cie Hâvraise c. Mourer. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 292.

11. *Service postal. Quarantaine au port d'arrivée. Suppression de service.* — Lorsque, dans le cahier des charges d'une compagnie concessionnaire de transports maritimes, les quarantaines au port d'arrivée sont expressément prévues comme un risque de l'entreprise, ces quarantaines ne sauraient autoriser cette compagnie à supprimer au départ le service des correspondances postales que son traité l'oblige à assurer moyennant une subvention. — Cons. d'Etat, 23 mars 1888, IV, p. 14.

12. *Assurance contre tous risques. Prospectus.* — Lorsqu'un commissionnaire de transports a, dans le prospectus de sa maison et dans ses contrats avec ses clients, fait savoir (ce qui, du reste, est d'usage dans son industrie), qu'il avait fait assurer leurs marchandises, ceux-ci sont en droit de compter sur une assurance couvrant tous les risques ; et, par suite, en cas de sinistre par une cause quelconque d'incendie, même par suite de cas fortuit ou de force majeure, ils sont fondés à se faire indemniser par le commissionnaire. — Dinant c. la Foncière. — Paris, 22 mai 1886, II, p. 156.

13. *Droits de l'assureur contre le transporteur. Subrogation aux droits de l'assuré.* — L'assureur ne peut réclamer directement au transporteur le paiement des sinistres, en se basant sur le préjudice qui lui a été causé par suite du paiement qu'il a dû faire

pour en demander réparation conformément à l'article 1382, mais seulement en vertu de la subrogation qui résulte pour lui du paiement fait au sinistré. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

14. *Droits de l'assureur contre le transporteur. Absence de lien de droit direct.* — L'obligation directe du transporteur à l'égard de l'assureur ne peut être admise, ni en droit lorsqu'il s'agit non de délits, mais de fautes contractuelles, garanties par l'assurance, ni en équité, puisqu'elle aurait pour effet d'enlever au transporteur le bénéfice des conventions qui auraient été passées directement entre lui et le chargeur et le passager. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

15. *Assureurs. Subrogation. Transporteur non recevable à l'invoquer.*— Le transporteur responsable ne peut s'opposer à la demande du sinistré sous le prétexte que celui-ci aurait été payé par les assureurs, la subrogation résultant du paiement n'ayant d'effet à l'égard du débiteur qu'autant qu'elle lui a été signifiée. — Vangohechea et Cie c. Cies d'assurances maritimes et Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 279.

16. *Marchandises non assurées. Sauvetage opéré par les assureurs sur l'ordre des transporteurs. Transporteur seul tenu.* — Lorsque le sauvetage de marchandises non assurées a été opéré par les assureurs sur l'ordre du transporteur, aucun lien de droit n'existe par le fait du sauvetage entre les assureurs et les divers réclamateurs. Les assureurs sont les mandataires du transporteur, qui est mal fondé à prétendre que les assureurs doivent demander directement aux réclamateurs les frais de sauvetage.— Pihou et joints c. Cie d'assurances générales maritimes. — Rouen, 6 mars 1888, IV, p. 420.

17. *Assurance. Police à l'abonnement. Clause « pour compte de qui il appartiendra ». Interprétation. Transporteur mandataire du chargeur.* — Les intérêts généraux de la navigation et les facilités que l'on doit ménager au chargeur, dans ses rapports avec le transporteur, exigent que la clause « pour compte de qui il appartiendra », contenue dans une police d'assurance à l'abonnement, soit interprétée dans un sens large, et qu'elle profite à tous ceux qui sont indirectement intéressés à l'objet de l'assurance. Dans cet esprit, le transporteur doit être présumé, lorsqu'il contracte l'assurance, le commissionnaire du chargeur, en vertu d'un mandat tacite créé par la nature même de leur contrat et par les nécessités pratiques de son exécution. — Cie d'assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

18. *Transport du personnel et du matériel de l'Etat. Insaisissabilité.*— La loi du 30 juillet 1793 (article 76), qui déclare insaisissables les paiements, provisions, ustensiles, équipages destinés au service de la poste, est applicable aux sommes dues par le gouvernement pour le transport du personnel et du matériel de l'Etat. — Aix, 26 mai 1887, III, p. 420.

19. *Service postal. Saisie-arrêt. Validité.* — Si l'art. 76 du décret du 24 juin 1793, relatif à l'organisation des postes, déclarait insaisissables les paiements à faire par l'Etat aux maîtres de postes, ni les termes de ce décret ni aucune autre disposition de loi ne permettent d'étendre ce privilège aux entrepreneurs des transports de la poste aux lettres, dont le service se fait dans des conditions différentes de celui des anciens maîtres de poste. Et, à supposer que le contrat passé entre le gouvernement et les entrepreneurs de transports de la poste aux lettres ait fait à ceux-ci une situation ressemblant à celle des anciens maîtres de poste, cette circonstance ne suffirait pas pour permettre d'étendre à ces entrepreneurs, par voie de simple analogie, le régime exceptionnel de l'insaisissabilité. — Cass., 3 août 1891, VII, p. 277.

20. *Service postal. Cahier des charges. Attribution de juridiction au ministre des postes. Tiers. Compétence commerciale.* — Le cahier des charges, qui règle les conditions auxquelles la Compagnie Générale Transatlantique transporte les dépêches et colis postaux pour le compte de l'Administration des postes, est une convention particulière, étrangère aux tiers et ne pouvant leur être opposée. En conséquence, lorsque ladite com-

pagnie est, en vertu des principes généraux de l'art. 1382 du C. civ., recherchée par un commerçant à l'occasion d'une faute personnelle qui s'est produite au cours de ses agissements commerciaux, la juridiction commerciale est à bon droit saisie du litige, sans que la compagnie défenderesse puisse exciper de la clause de son cahier des charges, qui stipule attribution de juridiction au ministre des postes, en ce qui concerne les difficultés pouvant résulter de l'exploitation des services maritimes postaux. — Pector et Ducout c. Cie Transatlantique. — Seine, 12 août 1891, VII, p. 129.

21. *Connaissement. Attribution de juridiction. Contrat. Exécution. Contestations.* — La clause du connaissement, attribuant compétence à un tribunal désigné, n'a d'effet que pour les contestations qui s'élèvent entre les parties à raison de l'exécution du contrat de transport. — Le Chartier c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 537.

22. BELGIQUE. — *Faculté de transbordement. Stipulation expresse. Nécessité. Connaissement. Clause d'envoi « par le même steamer que la marchandise. » Transport direct.* — La faculté de transbordement n'existe qu'en cas de stipulation expresse. L'accord sur un transport direct résulte notamment de la clause que le connaissement à envoyer au destinataire, ainsi qu'une liste de pièces et de colis, devaient lui parvenir par le même steamer que la marchandise. — Leflère et Cie c. Betim et Société anonyme des Aciéries d'Angleur. — Anvers, 6 novembre 1892, VIII, p. 393.

23. *Défaut d'obligation d'assurer à moins de convention spéciale.* — Le commissionnaire-expéditeur ne doit faire assurer les marchandises qu'il transporte que lorsqu'il a reçu à cet effet des instructions expresses. — Simmons Hardware Cie c. Kennedy et Hunter. — Anvers, 20 avril 1887, III, p. 346.

24. EGYPTE. — *Compagnie de navigation. Assignation devant le tribunal du lieu de ses succursales. Art. 35 du C. pr. civ. Simples agences. Incompétence.* — L'article 35 du Code de procédure civile, qui permet d'assigner une compagnie de transport devant le tribunal du lieu de ses succursales, n'est pas applicable aux simples agences. — Norddeutsche Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

25. ETATS-UNIS. — *Impôt sur le prix de transport des passagers et des marchandises. Loi de Pensylvanie. Navires allant dans d'autres ports que ceux de cet Etat. Taxe inconstitutionnelle.* — Aux termes de deux actes de la Législation de l'Etat de Pensylvanie, des 20 mars 1877 et 7 juin 1879, les recettes brutes des chemins de fer et des compagnies de navigation sont soumises à un impôt de 1[8 0[0 calculé tous les 6 mois. Une compagnie dont tous les vapeurs sont dûment classés ou enregistrés d'après les lois des Etats-Unis sur le cabotage ou le commerce à l'étranger, et dont les recettes ne sont pas faites pour transport de passagers et de marchandises entre des ports de l'Etat de Pensylvanie, ne saurait être assujettie à cette taxe. — Philadelphia and southern mail steamship Cy c. Etat de Pensylvanie. — Cour sup. des Etats-Unis, 27 mai 1887, III, p. 227.

26. ITALIE. — *Transporteurs successifs. Remboursement. Augmentation.* — Les *remboursements*, dont la marchandise peut être grevée en cours de transport, et que le dernier transporteur doit payer au moment de la livraison, ne peuvent se rapporter qu'à la valeur de la marchandise, soit pour le prix encore dû, soit pour les frais de transport y afférents, soit pour un titre créé par l'expéditeur. Mais ils ne peuvent être augmentés par les commissionnaires de transport pour des opérations étrangères à l'objet transporté. — Gênes, 4 mars 1886, II, p. 80.

27. TUNISIE. — *Lettre de voiture. Contrat entre l'expéditeur et le voiturier. Droits du destinataire.* — Bien que la lettre de voiture ne forme contrat qu'entre l'expéditeur et le voiturier, le destinataire peut réclamer directement de ce dernier l'exécution de toutes les obligations naissant en sa faveur de ce contrat. Par suite, le transporteur peut opposer au destinataire comme à l'expéditeur lui-même toutes les clauses et conditions portées au contrat de transport. — Ghigghino c. Cie Gén. Transatlantique. —

Sousse, 13 décembre 1888, IV, p. 603.

28. *Contrat pour un temps. Durée non indéfinie.* — Un contrat par lequel un commerçant s'engage à faire transporter ses marchandises par une compagnie de navigation, à un prix convenu à forfait, ne doit pas être réputé fait pour une durée indéfinie. La compagnie de navigation peut et doit, lorsqu'elle veut élever son tarif, résilier le contrat en prévenant l'autre partie dans un délai suffisant. — Nadar c. Cie des Transports maritimes. — Tunis, 29 décembre 1888, IV, p. 602.

29. *Affrètement pour un temps. Fret à forfait. Obligation de non-concurrence.* — L'entrepreneur de transports, qui s'engage à transporter, pendant une période déterminée et moyennant un fret fixé à forfait, les marchandises d'un négociant, s'engage par cela même à ne pas faire de concurrence à ce dernier pendant la durée du contrat, alors qu'au moment où la convention a été passée l'entrepreneur n'exerçait pas au lieu de destination un commerce similaire à celui du chargeur. Il en est ainsi surtout lorsque ledit entrepreneur avait promis d'exiger un supplément de cinquante centimes par tonne sur les transports qu'il effectuerait pour les concurrents de son co-contractant. —De Parade c. Montefiore.—Tunis, 24 mai 1894, X, p. 516.

30. *Connaissement. Attribution de juridiction. Tribunal de droit commun. Incompétence relative. Acceptation d'un expert. Renonciation.* — Lorsqu'une clause du connaissement attribue compétence à une juridiction déterminée, l'incompétence qui en résulte pour le tribunal de droit commun étant purement relative et ne tenant pas à l'ordre public, doit être demandée au début même du procès, et les parties peuvent y renoncer. Cette renonciation n'a pas besoin d'être expresse, mais peut résulter notamment de ce que la compagnie de transports a accepté par deux fois, et sans aucune réserve, la nomination d'un expert par le tribunal de droit commun, ainsi que la fixation de l'affaire à une audience de ce tribunal pour la discussion du fond du litige. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1894, X, p. 488.

CHAPITRE IV

De la Responsabilité du commissionnaire de transports.

31. FRANCE. — *Marchandise. Perte. Responsabilité.* — Le commissionnaire de transports est responsable, envers le destinataire, de l'arrivée des marchandises et tenu, en cas de perte, d'en payer la valeur. — Cie Transatlantique c. Zermati. — Alger, 21 janvier 1892, VII, p. 668.

32. *Avaries. Reconnaissance par le transporteur. Absence de responsabilité.* — La reconnaissance par la compagnie de l'existence des avaries ne constitue pas, à moins d'indication précise de la cause de ces avaries, un aveu d'une faute engageant sa responsabilité. — Cie anonyme de navigation mixte c. Akoun. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 12.

33. *Avaries. Demande d'expertise à l'arrivée. Clause d'exonération. Omission de s'en prévaloir en justice. Non-renonciation.* — L'expertise provoquée par l'armateur au port d'arrivée est un acte conservatoire qui n'implique pas la renonciation au droit de se prévaloir de la clause d'exonération insérée dans le connaissement. Il en est ainsi de l'offre faite par l'armateur de régler amiablement une partie des avaries, alors que cette offre est accompagnée de réserves. De même, le fait par la compagnie de ne pas s'être prévalue, dans des instances précédentes, de la clause d'exonération et d'avoir accepté la responsabilité des manquants provenant de fraudes et de détournements, n'implique pas la renonciation à se prévaloir de ladite clause dans des instances futures. — Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

34. *Billet de passage. Enonciations. Loi des parties.* — Le billet de passage délivré par le transporteur au passager règle les conditions du transport au même titre que les connaissements pour les marchandises, et ses énonciations font la loi des parties. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique.—Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

35. *Billet de passage. Bagages. Perte éventuelle. Indemnité fixée à*

forfait. Loi des parties. — La clause imprimée au dos d'un billet de passage et limitant à forfait l'indemnité à payer au voyageur en cas de perte des bagages, a force obligatoire par le seul fait de l'acceptation du billet par le passager, et le juge ne peut lui refuser cette autorité sans violer la loi, en méconnaissant la convention des parties. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpf ; — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 132. — Palmade c. Cie Gén. Transatlantique ; — Alger, 21 juin 1895, IX, p. 498.

36. — *Billet de passage. Responsabilité limitée. Clause licite.* — La clause insérée sur un billet de passage et par laquelle une compagnie de navigation limite sa responsabilité est licite et doit produire tous ses effets, alors même qu'une faute déterminée serait prouvée à la charge de cette compagnie. — Cie Gén. Transatlantique c. Sébénico. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 15.

37. *Billet de passage. Limitation de responsabilité. Absence de dol. Efficacité.* — La limitation de la responsabilité du transporteur, fixée par le bulletin de passage, doit être maintenue, s'il n'est pas établi que la perte des colis a été occasionnée par des agissements dolosifs du transporteur. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

38. *Billet de passage. Délivrance en cours de route. Clause d'irresponsabilité pour les bagages. Inefficacité.* — Le voiturier par eau ne saurait exciper d'une clause d'irresponsabilité insérée au billet de passage du voyageur, lorsqu'il est certain que le billet n'est délivré qu'en cours de route et que, par suite, il n'a pas été mis à même d'en discuter les conditions. — Moore c. Cie des Bateaux de Caen. — Hâvre, 21 mars 1892, VIII, p. 73.

39. *Bris de dames-jeannes. Absence de cas fortuit.* — Le transporteur ne peut opposer le cas fortuit, pour le bris de dames-jeannes d'alcool cencentré dont le risque était facile à prévoir. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

40. *Chargement pour Rouen. Connaissement. Faculté de transborder au Hâvre. Baisse des eaux. Transbordement dans son intérêt exclusif. Absence de force majeure.* — Lorsque, une marchandise ayant été chargée à destination de Rouen, le connaissement réserve au transporteur le droit de transborder au Hâvre et de clore le vogage dans ce port, il est en faute si, usant de cette faculté en dehors de toute force majeure et dans le seul but de rentrer plus tôt dans la disposition de son navire, il le fait décharger au Hâvre, sous prétexte de la baisse momentanée des eaux de la Seine, au lieu d'attendre leur relèvement, et occasionne un retard excessif à la marchandise en ne la réexpédiant que près d'un mois plus tard, au grand préjudice du destinataire. Vainement invoquerait-il, pour justifier ses lenteurs, la pénurie de son matériel de navigation fluviale, car il pouvait toujours recourir au chemin de fer ou hâter la réexpédition en s'imposant quelques frais supplémentaires. — Méras et Ingniet c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Hâvre, 19 juin 1894, X, p. 230.

41. *Colis postal. Perte. Expéditeur. Recours contre le transporteur.* — Le commerçant qui a confié un colis postal à l'Administration des postes, pour être transporté outre-mer, n'a contre la Compagnie Générale Transatlantique, transporteur, aucun recours à raison de la perte dudit colis, lorsqu'il est constant que cette perte résulte d'une faute dans l'exécution des contrats de transport passés par la compagnie, faute dont peuvent se prévaloir les passagers, ou les chargeurs, mais nullement les tiers qui n'avaient pas contracté avec elle. — Pector et Ducout jeune c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 août 1891, VII, p. 129.

42. *Connaissement. Remise par un homonyme du destinataire. Délivraison.* — Une compagnie de navigation remplit suffisamment son mandat quand elle délivre la marchandise contre remise du connaissement à un charretier qui lui donne décharge au nom du destinataire, alors même que le véritable destinataire serait un homonyme du réceptionnaire qui se serait frauduleusement approprié le connaissement. — Jean c. Cie Transatlantique et Jean Baills. — Marseille, 30 avril 1891, VII, p. 42.

43. *Connaissement à personne dé-*

nommée. Transmission à un tiers. Délivrance au destinataire non muni du connaissement. — Le connaissement à personne dénommée confère au destinataire le droit exclusif de se faire délivrer la marchandise et ne peut être transféré que par lui, soit au moyen de l'endossement, s'il contient la clause à *ordre*, soit, s'il ne la contient pas, au moyen de l'accomplissement des formalités de l'article 1690 du Code civil, auxquelles, dans ce cas, le destinataire est obligé de recourir. Le chargeur ne peut pas faire passer à des tiers le bénéfice de la stipulation qu'il a faite au profit du destinataire. Dès lors, le transporteur est valablement libéré par la délivrance de la marchandise au destinataire dénommé, même non muni du connaissement. Pour prétendre le contraire, on ne saurait invoquer une clause énonçant que la livraison ne sera faite que sur la remise du connaissement régulièrement acquitté, s'il ressort de la clause qu'elle est écrite uniquement dans l'intérêt du transporteur. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes — Bordeaux, 2 novembre 1891, VII, p. 560.

44. *Connaissement. Renvoi à la loi américaine de 1893. Clause de non-garantie des marques et du nombre. Nullité. Force majeure. Transporteur. Preuve à faire. Sacs de graines. Manquants. Vidange. Vice d'arrimage. Responsabilité présumée.* — La loi américaine du 13 février 1893 sur les connaissements déclare nulle toute clause ayant pour but de décharger l'armateur et le capitaine de la responsabilité des fautes ou négligences commises dans l'exécution du contrat de transport et impose au capitaine l'obligation de remettre un connaissement énonçant les marques, le nombre ou la quantité et l'état apparent des marchandises. En conséquence, si une clause du connaissement soumet le contrat de transport aux prescriptions de cette loi, une autre clause qui exonérerait le capitaine des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, serait nulle en tant qu'on voudrait lui donner pour effet d'affranchir l'armement d'une faute du capitaine. Cette dernière clause n'aurait pas même l'effet de faire supporter la preuve de la faute aux réclamateurs, et elle laisserait au capitaine la charge d'établir l'absence de force majeure.— Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehremberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

45. *Connaissement. Clause d'exonération des actes quelconques du capitaine et de l'équipage. Validité. Perte du navire.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine et des gens de l'équipage, tient lieu de loi entre les parties et spécialement décharge la compagnie de transport des conséquences de la perte du navire imputable à la faute du capitaine. — Cie Gén. Transatlantique c. Aïdane. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 227.

46. *Faute du capitaine. Clause d'exonération. Connaissement. Production.* — La compagnie maritime qui prétend s'exonérer de la faute du capitaine, en invoquant une clause de non garantie-imprimée sur ses connaissements, doit rapporter la preuve que cette convention, dérogatoire au droit commun, est intervenue entre elle et le chargeur. — Cie Gén. Transatlantique c. Zermati et autres. —Alger, 21 janvier 1892, VII, p. 668.

47. *Connaissement. Clause d'exonération. Clause imprimée.* — La clause imprimée qui exonère une compagnie de navigation de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine, dans un connaissement accepté par le chargeur, est obligatoire pour celui-ci. — Mohamed Harzella c. Cie Transatlantique. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

48. *Connaissement. Clause d'exonération des périls de la mer. Preuve.* — Pour pouvoir invoquer la clause d'exonération des périls de la mer, etc., contenue dans un connaissement, le commissionnaire de transports doit prouver que la disparition des objets transportés provient d'un des cas réservés par le connaissement. Faute par lui de ce faire, il demeure responsable de la valeur de ces marchandises. — Cie Gén. Transatlantique c. Scotto. — Cassation, 6 février 1889, IV, p. 628.

49. *Connaissement. Clause de non-garantie. Effet. Charge de la preuve.* — Les clauses de non-garantie insérées dans un connaissement ont pour

effet de mettre la preuve de la faute alléguée contre un transporteur maritime à la charge des chargeurs. — Cie Gén. Transatlantique c. Daudet ; — Cassation, 29 octobre 1890, VI, p. 241. — Cie de Navigation mixte c. Akoun ; — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 12.

50. *Connaissement. Clause d'exonération des avaries à l'embarquement. Gabarage de Bordeaux à Pauillac. Usage de Bordeaux. Avaries.* — Si, pendant le transport de Bordeaux à Pauillac, la marchandise vient à s'avarier, l'armateur ne peut se prévaloir de la clause insérée au connaissement et portant qu'il n'est pas responsable des avaries survenues aux marchandises, à l'embarquement ou au débarquement, ou au transbordement au cas d'accident provenant de la rupture de treuils, chaînes, élingues, etc., pour s'exonérer de la responsabilité de ces avaries. — Ballande c. Cie Nantaise de navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

51. *Connaissement. Clause de non-garantie. Transbordement. Séjour prolongé des marchandises à quai.* — Lorsqu'un connaissement stipule que « le transporteur ne garantit pas la place sur le paquebot devant recevoir en transbordement, que les marchandises non transbordées sont emmagasinées et mises à terre ou à flot aux risques du destinataire, et que les destinataires ou propriétaires sont sans recours contre le transporteur, quelles que soient les causes et la durée du séjour au port de transbordement », cette clause d'exonération est valable et doit être entendue en ce sens que le transporteur n'encourt aucune responsabilité à raison du séjour plus ou moins prolongé des marchandises à quai, à moins qu'il n'ait commis quelque faute particulière dont la preuve incomberait au destinataire. — Cie Transatlantique c. Brière frères. — Poitiers, 9 mai 1892, VIII, p. 302.

52. *Connaissement. Clause portant que les marchandises restent sur le quai aux frais et risques du destinataire. Effet. Surveillance et soins à donner.* — La clause d'un connaissement portant que la marchandise, passé un certain délai, reste sur le quai aux frais et risques du destinataire, n'autorise pas le transporteur à ne pas donner à ladite marchandise les soins nécessaires à sa conservation, mais a seulement pour effet de mettre les frais de conservation à la charge du destinataire. — Lemer c. Chevillote frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

53. *Connaissement. Clause limitant la responsabilité au montant du fret. Validité.* — Est licite et valable la clause d'un connaissement déclarant qu'en cas de retard dans la livraison imputable à une faute du transporteur, il ne sera dû de dommages-intérêts que dans la limite du montant du fret. — Salomon et Levy c. Cie des Messageries Maritimes. — Seine, 1er octobre 1892, VIII, p. 326.

54. *Connaissement. Clause de responsabilité subordonnée au chargement. Avarie. Non-chargement. Preuve.* — La clause, qui subordonne la responsabilité du transporteur à la condition que la marchandise ait été en sa possession lors de la perte ou de l'avarie, ne le dispense pas d'établir qu'elle n'a pas été chargée, le dommage pouvant être postérieur au départ. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

55. *Contributions indirectes. Acquit-à-caution. Péremption. Transporteur irresponsable.* — La loi faisant à l'expéditeur seul une obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons, c'est à lui seul que doivent incomber les conséquences de la péremption de cet acquit-à-caution. Les transporteurs ne commettent aucune faute en ne vérifiant pas les pièces de régie accompagnant le transport des liquides. — Aimé et fils c. Feuillet, Société Navale de l'Ouest, Cie de Chemins de fer P. L. M. et Caffarel aîné. — Hâvre, 22 août 1888, IV, p. 293.

56. *Déchargement aux risques de la marchandise. Gabarier capable. Engins suffisants. Avarie. Irresponsabilité.* — Lorsque le transporteur a stipulé qu'il aurait la faculté, soit de délivrer à bord les marchandises, soit d'en opérer lui-même ou d'en faire opérer le déchargement par un entrepreneur ou batelier de son choix, et que, dans tous les cas, le débarquement aurait lieu aux frais, risques et périls de la marchandise, il cesse d'être responsable de la marchandise

remise au port de destination à un gabarier convenablement choisi, c'est-à-dire ayant tous les engins et le matériel nécessaires pour opérer le déchargement dans de bonnes conditions et ayant les capacités requises et généralement reconnues pour effectuer les transports qui lui sont confiés. — Recagno Olcèze et Cazeneuve c. Messageries Maritimes, Benazet, Huni et Geoffre. — Bordeaux, 28 décembre 1894, X, p. 787.

57. *Déchet de route. Fraude ou négligence. Preuve à faire.* — Le transporteur n'est pas responsable du déchet de la marchandise qui se produit pendant la route, si on ne peut expliquer le manquant par une fraude ou une négligence de sa part. — Durassier c. Drouin. — Nantes, 17 janvier 1894, X, p. 605.

58. *Déchet de route. Vidange. Déduction.* — Le boni normal, résultant d'une augmentation, pendant la traversée, du poids des graines sur le poids du connaissement par le fait de l'humidité, ne doit pas venir en déduction de ce que doivent les transporteurs en raison des manquants et de la vidange. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehremberg et Pollak. — Hâvre, 6 mai 1894, X, p. 236.

59. *Déclaration en douane. Mandat du réceptionnaire. Exécution scrupuleuse. Obligation.* — Quand un transporteur accepte du réceptionnaire de la marchandise, moyennant une rémunération, quelque minime qu'elle soit, le mandat de faire la déclaration en douane, il doit veiller scrupuleusement à l'accomplissement des formalités dont il se charge. Si ledit transporteur n'exécute pas son mandat avec une rigueur suffisante, notamment s'il se fie trop facilement aux renseignements que lui donne le réceptionnaire et se laisse aller ainsi à faire une déclaration dolosive, il ne peut faire retomber la responsabilité de l'amende qu'il encourt de ce chef sur les propriétaires de la marchandise, qui ne lui ont rien commandé ; il ne peut, à plus forte raison, leur réclamer à ce propos des dommages-intérêts. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

60. *Incendie. Absence de force majeure. Acides non déclarés. Incombustibilité. Transporteur. Présomption de faute. Responsabilité. Montant. Valeur déclarée des marchandises.* — L'incendie qui éclate dans le chargement d'un navire, le jour même de son départ, ne peut, en dehors de tout cas de force majeure, être imputé qu'à la faute et à la négligence de la compagnie transporteur dans les opérations d'embarquement. Cet incendie ne peut être attribué à la présence non déclarée d'acides dans une caisse de marchandises, alors que, scientifiquement, ces acides ne sont pas susceptibles de déterminer une combustion. Mais la responsabilité du transporteur est limitée au montant de la valeur déclarée des marchandises brûlées. — Penha c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 44.

61. *Mandat de recevoir une cargaison et de la réembarquer. Qualité de simple mandataire. Manquant.* — La compagnie de transport, qui se charge de prendre livraison d'une marchandise au port de débarquement et d'en effectuer la réexpédition, agit, dans l'opération de prise de livraison, non comme un transporteur, mais comme un mandataire ordinaire. En conséquence, cette compagnie ne saurait être tenue, même par voie de garantie, d'effectuer la livraison d'un manquant constaté sur la marchandise reçue. Elle est seulement passible de la répartition du préjudice résultant de sa faute ou de sa négligence, et elle est notamment responsable de l'inaccomplissement des formalités prescrites par les articles 435 et 436 du C. com.—Domergue et Gabian c. Barthélemy Pappa et Cie, et ces derniers c. Cie Générale de Transports, Cie Hâvre-Paris-Lyon, Marchand et fils. — Seine, 16 avril 1887, III, p. 37.

62. *Passagers. Bagages. Absence de récépissé. Impossibilité de s'en prévaloir.* — Le voiturier par eau n'est pas fondé à exciper de la non-remise d'un récépissé des effets ou paquets des voyageurs, le fait par lui de ne pas tenir registre de ces effets le constituant en faute. — Moore c. Cie des Bateaux de Caen. — Hâvre, 21 mars 1892, VIII, p. 73.

63. *Passagers. Voiturier par eau. Responsabilité. Assimilation à l'au-*

bergiste. — Les voituriers par eau, les compagnies de navigation transportant des voyageurs par mer, sont assujettis, aux termes de l'article 1782 du Code civil, aux mêmes obligations que les aubergistes ; ils sont donc responsables des objets que les voyageurs ont la faculté de transporter avec eux, sans qu'il soit besoin d'une remise directe entre leurs mains, le dépôt de ces objets à bord du navire devant être considéré cumme un dépôt nécessaire. — Moore c. Cie des Bâteaux de Caen. — Ibid.

64. *Passager. Matelot.* — En conséquence, une compagnie de navigation est responsable du vol commis par un de ses matelots au préjudice d'un passager. — Cie des Messageries Fluviales de Cochinchine c. Gaché. — Cassation, 5 février 1894, X, p. 9.

65. *Passager. Transbordement. Non-coïncidences des paquebots. Abordage non imputable. Clause de non-garantie.* — En cas de non-coïncidence entre deux de ses paquebots par une clause indépendante de sa volonté, la compagnie de transports maritimes, qui a déclaré n'assumer, dans ce cas, aucune responsabilité, n'a pas à supporter les frais de séjour des passagers au port de transbordement ni les autres conséquences de la non-coïncidence résultant d'un abordage qui ne lui est pas imputable. — Cie des Messageries Maritimes c. Mac Nay et Mac Yver. — Dunkerque, 27 février 1894, X, p. 203.

66. *Réclamateur. Tromperie sur la qualité de la marchandise. Collusion. Expertise.* — Lorsqu'un réclamateur allègue, dès le début de l'instance, que des fautes lourdes ont été commises à son préjudice par le capitaine et les transporteurs, et qu'il prétend que les complaisances coupables de ces derniers ont rendu possible l'exécution d'une tromperie dont il a été victime sur la qualité de la marchandise, on peut voir dans ces allégations des motifs suffisants pour faire procéder à une expertise de la marchandise, contradictoirement avec le capitaine et les transporteurs. — Cie Hâvraise Péninsulaire et Pierce Becker et Ilardi c. Mourer. — Rouen, 4 mars 1887, III, p. 20.

67. *Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Interprétation au sujet de la responsabilité du premier transporteur. Mandataire.* — Quand un connaissement porte : 1° que les frais du transport de Pauillac à Bordeaux restent à la charge du destinataire ; 2° que le fret sera toujours dû, dès que le débarquement aura été opéré à Pauillac ; ces deux clauses sont valables et doivent être interprétées de la manière suivante : 1° La présomption de faute existant d'après le droit commun contre le transporteur est remplacée par une présomption contraire en sa faveur ; 2° pour le transport de Pauillac à Bordeaux, le transporteur a la faculté de se substituer un mandataire, qui le couvre, à moins de faute ou de dol dans le choix de ce mandataire. — Rouzaud fils c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 31 octobre 1887, III, p. 579.

68. *Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Faute du gabarier. Responsabilité du transporteur principal. Usages de Bordeaux.* — Quand un transporteur s'engage à transporter des marchandises de St-Denis à Bordeaux, d'après un connaissement qui contient une clause ainsi conçue : « Si le navire opère à Pauillac pour Bordeaux, le règlement du fret sera établi sur le poids reconnu par la douane de Bordeaux, mais le transport de Pauillac à Bordeaux et les frais de gabarage et de pesage resteront aux frais et risques de la marchandise », cette clause a simplement pour effet de laisser à la charge du destinataire les cas fortuits pouvant se produire dans le transport de Pauillac à Bordeaux, de créer une présomption en faveur du transporteur et de déplacer l'obligation de la preuve à faire. Mais elle ne saurait dégager le transporteur de toute responsabilité pour les fautes qu'il peut commettre ; elle ne saurait davantage le couvrir des fautes commises par le gabarier qui a pris charge de la marchandise à Pauillac, pour la transporter jusqu'à Bordeaux. En conséquence, lorsque des avaries sont survenues par la faute du gabarier, le transporteur principal doit en être déclaré responsable. L'allège n'est, en effet, qu'une continuation du navire et du voyage, le gabarier n'est lui-même qu'un préposé du transpor-

teur primitif, et la faculté que ce dernier s'est réservée de transborder à Pauillac ne peut détruire son obligation de transporter la cargaison jusqu'à Bordeaux et d'en effectuer la livraison dans cette ville. — Faure frères c. Cie Hâvraise Péninsulaire.— Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713.

69. *Transports fluviaux. Usages de Rouen. Charbon. Pesage à quai par les peseurs publics. Déficit.* — D'après les usages actuels de Rouen, les charbons de terre transportés par péniches sont pesés sur quai par des peseurs publics, et le poids constaté par ce mode de pesage est opposable au transporteur, alors surtout que celui-ci n'a pas exigé que le pesage se fît à bord de sa péniche. Ledit transporteur est donc responsable de la différence existant entre le poids constaté par les peseurs publics et le poids indiqué dans sa lettre de voiture, et, par suite, il doit rembourser au destinataire la valeur de cette différence et supporter une déduction proportionnelle sur son fret. — Lescault et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Rouen, 20 juillet 1887, III, p. 424.

70. *Transports fluviaux. Usages de Rouen. Chargement ou déchargement du destinataire. Pesage à bord de la péniche. Pesage à quai hors la présence du patron.* — Lorsque, au contraire, la lettre de voiture stipule que le chargement et le déchargement se feront aux frais du destinataire, le pesage de la cargaison doit se faire à bord de la péniche. — Si le pesage est fait sur le quai par des peseurs publics, mais arrière du patron de la péniche et sans qu'il soit prouvé que celui-ci ait donné son assentiment à ce mode de pesage, le pesage ainsi effectué ne lui est pas opposable et, par suite, le destinataire ne peut le rendre responsable de la différence existant entre la quantité indiquée par le poids public et la quantité portée sur la lettre de voiture. — Lescault et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Ibid.

71. *Transporteur. Intermédiaire. Responsabilité.* — Aux termes des articles 97, 98 et 99 du Code de commerce, le commissionnaire de transports par terre ou par eau est garant des faits du commissionnaire intermédiaire qu'il se substitue. Il ne peut, conséquemment, être oxonéré de toute responsabilité envers l'expéditeur, par l'unique raison qu'il aurait remis les marchandises à un commissionnaire ou voiturier intermédiaire, alors du moins que cet intermédiaire n'a pas été désigné par l'expéditeur. — Mohamed-ben-Chicou c. Rossy, Manificat et Cie et Cie Gén. Transatlantique. — Cassation, 28 octobre 1885, I, p. 340.

72. *Transporteurs intermédiaires. Avaries. Déficit. Dernier transporteur. Chemin de fer. Absence de réserves. Recours contre les précédents transporteurs.* — Lorsque, dans une expédition, il est employé, pour faire parvenir une marchandise à destination, des transporteurs intermédiaires, le destinataire peut, en cas d'avaries ou déficit de poids, exercer son action en responsabilité contre le dernier transporteur. La compagnie des chemins de fer, qui a reçu des cafés en transbordement d'un navire et les a acceptés sans réserves ni vérification nouvelle pour le poids indiqué lors de l'expédition, est responsable envers le destinataire du poids ainsi pris en charge, et lui doit le remboursement du déficit constaté à l'arrivée. Elle n'a pas, en ce cas, de recours contre les précédents transporteurs, libérés par sa prise en charge sans réserves. — Beffe-Leblanc et Le Goff c. Chemins de fer du Nord. — Lille, 24 juin 1892, VIII, p. 62.

73. *Transporteurs successifs. Connaissement direct. Déviation du voyage stipulé. Dernier transporteur. Connaissement spécial.*— Au cas de connaissement direct (through bill), les derniers transporteurs ne sont pas responsables, envers les réclamateurs, de la déviation de route que les premiers transporteurs ont fait subir à la marchandise, et des retards qui en sont résultés, lorsque les derniers transporteurs n'ont pas assuré la substitution de leur responsabilité personnelle à celle des autres transporteurs, et qu'ils ne se sont chargés du transport que par connaissement spécial. — Jung et Himely c. Cie Gén. Transatlantique. — Cassation, 17 octobre 1888, IV, p. 385.

74. *Transporteurs successifs. Connaissement. Clause de responsabilité limitée aux risques respectifs. Validité entre eux. Inefficacité envers l'expéditeur.* — Dans le cas où

des marchandises sont successivement transportées par diverses compagnies, la clause du connaissement qui exonère chacune des compagnies des suites de tout événement survenu ailleurs que sur son trajet propre n'est valable qu'à l'égard de ces diverses compagnies entre elles et ne saurait, au contraire, avoir d'effet vis-à-vis de l'expéditeur, qui peut, dès lors, s'attaquer valablement au premier transporteur. — Laendler et Cie c. Morisse et Cie Hambourgeoise-Américaine et Laendler et Cie c. Panama Rail Road Cy, Pacific Mail Steamship Cy et Cie Hambourgeoise-Américaine. — Hâvre, 14 novembre 1893, IX, p. 528.

75. *Vidange par déchirures. Offre des ramassis.* — Le commissionnaire de transports ne saurait se libérer du prix de la vidange par l'offre des ramassis, qui ne sont applicables qu'aux vidanges par coutures. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehremberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

76. *Vidange. Déchet normal de route. Imputation impossible.* — Le commissionnaire de transports ne peut pas imputer le montant de la vidange sur le déchet normal de route, s'il est démontré qu'au cas où la partie entière aurait été livrée sans vidange, le poids total au débarquement aurait été au moins égal au poids du connaissement, et que, par suite, aucun déchet de route ne s'est produit. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Ibid.

77. Allemagne. — *Perte de la cargaison. Indemnité payée par l'assureur. Absence.* — La responsabilité du voiturier, en cas de perte ou détérioration de la marchandise, en vertu des art. 395 et 396, n'est en aucune façon modifiée par l'existence du contrat d'assurance, ni par le paiement fait en vertu de ce contrat. Le paiement fait par l'assureur éteint une obligation tout à fait distincte. Sans doute, si l'assureur et le voiturier venaient à payer tous deux l'indemnité, il en résulterait un *lucrum* pour l'*accipiens*, mais ce fait n'autoriserait la répétition que de la part de l'assureur et non de la part du voiturier ; cela est si vrai que, dans le cas où l'assureur renoncerait à exercer la répétition, le voiturier ne pourrait élever aucune prétention sur le *beneficium* obtenu par l'*accipiens*. Il ne pourrait réclamer que si l'assureur avait payé dans *son* intérêt, c'est-à-dire pour l'exonérer, lui, voiturier, de sa responsabilité légale. — Cap. Henry Klaus c. Robert Karr. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

78. Belgique. — *Batelier. Avarie ou perte. Responsabilité du voiturier.* — Le batelier, comme le voiturier, est responsable de l'avarie et de la perte des choses qu'il s'est chargé de transporter. — Gheffens c. de Becker, Farcy et Cie. — Bruxelles, 31 janvier 1894, X, p. 316.

79. *Avarie en cours de route. Responsabilité. Cas fortuit. Vice propre. Cas prévu d'exonération. Preuve à faire.* — L'avarie survenue en cours de route étant reconnue, le transporteur en est, en principe, responsable, à moins qu'il ne prouve qu'elle résulte d'un cas fortuit ou d'un vice propre, ou encore qu'elle est due à une cause déterminée, prévue par une clause de non-garantie. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

80. *Connaissement direct. Manquant. Défaut d'action contre le dernier transporteur.* — Lorsqu'une expédition est faite sous l'empire d'un *through bill of lading* portant entre autres la clause « que dit être, poids inconnu », en cas de constatation d'un manquant à l'arrivée, le destinataire doit s'adresser, non pas au steamer dernier transporteur, ou au déclarant en douane, mais au capitaine du steamer qui a délivré le *through bill.* — Van Gend c. cap. Weyer, Depoorter et Pottieuw.—Anvers, 13 juillet 1887, III, p. 344.

81. *Freinte. Taux. Demi pour cent.* — Suivant l'usage, une freinte peut être admise en faveur du batelier ; elle se justifie par l'influence des variations atmosphériques sur le poids de la marchandise et par le mode d'après lequel le pesage s'effectue ; toutefois, elle ne peut dépasser un demi pour cent du poids. — Gheffens c. De Becker, Farcy et Cie. — Bruxelles, 31 janvier 1894, X, p. 316.

82. *Freinte. Bois Bris normal.* — Pour le transport des bois, il n'a jamais été admis de freinte résultant

du bris normal. — Verspreuwen c. cap. Fornio. — Anvers, 17 juin 1893, IX, p. 584.

83. DANEMARK. — *Chien. Mort pendant la traversée. Clause d'exonération. Mauvais traitements.* — Le commissionnaire de transports n'est pas tenu de payer des dommages-intérêts à raison de la mort d'un chien, à lui confié, survenue pendant la traversée, alors que, d'une part, le connaissement le décharge de toute responsabilité pour le cas de mort, et que, d'autre part, il y a lieu de présumer que l'animal n'a succombé ni à de mauvais traitements ni à la négligence de l'équipage. — Copenhague, 4 janvier 1894, IX, p. 774.

84. *Insuffisance de charbon. Déroutement. Avarie à la cargaison. Expéditeur. Libération du fret.* — Lorsque la provision de charbon contenue dans un navire, au moment où il entreprend un voyage pour transporter des harengs frais de Danemark en Angleterre, peut être considérée comme insuffisante pour la durée présumée du voyage, eu égard à la force de la machine et à la saison, et que le capitaine a été obligé, pour faire du charbon, de dévier notablement de la route ordinaire en prolongeant ainsi la durée du voyage, les avaries causées en conséquence à la cargaison autorisent l'expéditeur à ne pas payer le fret à l'armement. — Copenhague, 3 décembre 1890, VIII, p. 410.

85. ECHELLES DU LEVANT. — *Assurance des marchandises. Pertes. Responsabilité personnelle envers l'assuré.* — Une compagnie de transports, qui a assuré les marchandises à elle confiées, doit indemniser l'assuré des pertes éprouvées, alors même qu'elle a agi au nom d'une compagnie d'assurance, quand l'expéditeur a traité avec la compagnie de transports, que l'évaluation a été faite par celle-ci et que les blancs de la clause imprimée relative au mandat qu'elle aurait reçu ne sont pas remplis. — Guillois c. Messageries maritimes. — Tribunal consulaire de France à Constantinople, 9 février 1894, X, p. 96.

86. *Connaissement. Clause « que dit être ». Marchandises. Etat extérieur. Responsabilité limitée.* — La clause du connaissement « que dit être » ne dégage la responsabilité du capitaine qu'en ce qui concerne l'état extérieur des marchandises, et leur état intérieur lors seulement qu'elles sont livrées dans l'état extérieur où elles ont été reçues. En conséquence, le capitaine reste responsable, dans le cas où il a été constaté par expertise que les caisses contenant les marchandises ont été déclouées et imparfaitement reclouées ou se trouvent sans couvercle, et que des marchandises ont été perdues. — Guillois c. Messageries Maritimes. — Ibid.

87. ETATS-UNIS. — *Bagage perdu. Bijouterie. Défaut de déclaration.* — Le témoignage d'un inspecteur des Douanes est insuffisant pour établir la valeur ordinaire des bagages possédés par des émigrants, dans un procès dirigé par un passager de cette nature. Les statuts révisés des Etats-Unis, et notamment le § 4281, qui interdit de charger de la bijouterie, de l'or ou de l'argent comme marchandise ou bagage sans en donner avis au capitaine, même quand cette interdiction est répétée sur le connaissement, ne s'appliquent pas aux objets de bijouterie ou d'argenterie tels qu'ils peuvent être considérés comme bagages personnels. — New-York, 24 avril 1888, IV, p. 193.

88. *Connaissement à personne dénommée. Porteur différent. Remise des marchandises.* — Le transporteur engage sa responsabilité quand il remet des marchandises qui lui ont été consignées contre la présentation du connaissement créé au profit de l'expéditeur, et qui n'a pas été endossé régulièrement au réceptionnaire. La possession d'un connaissement pareil ne suffit pas pour donner au porteur la qualité de possesseur régulier de la marchandise, et si, plus tard, se présente une personne investie d'un connaissement endossé régulièrement, le transporteur est responsable. — Weyand c. Atchison, Ry et Cie. — Cour supr. de l'Iowa, 22 octobre 1888, IV, p. 578.

89. *Connaissement à personne dénommée. Production du titre. Négociation.* — Le statut (lois 1858, ch. 326, et 1859, ch. 353) prohibe la délivrance des marchandises par le transporteur sans la production et l'annulation du connaissement. Le transporteur est responsable quand il livre au destinataire porté au connaissement, après que celui-ci l'a transféré à des

tiers. Pour éviter ce danger, le connaissement doit porter ces mots : *non négociable.* — Colgate c. Pennsylvania Cy. — New-York, 13 avril 1886, II, p. 190.

90. *Déchargement. Vol sur le quai. Limitation de la responsabilité résultant du connaissement. Inapplication à la perte à terre.* — Quand un transporteur a déchargé les marchandises à terre et qu'il les a mises à la disposition du destinataire, il n'en est pas moins responsable tant qu'elles sont sous sa garde et bien que le réceptionnaire soit en retard pour en prendre livraison. Dès lors, si elles viennent à être volées pendant qu'elles sont sous les hangars de la compagnie de navigation, cette dernière en est responsable. La clause du connaissement exonérant la compagnie de la perte provenant du vol n'est pas applicable dans cette hypothèse, le transport maritime ayant pris fin et le transporteur étant tenu par les principes généraux du mandat. — Tabell c. Royal Exchange Shipping Cy. — New-York, 29 juin 1886, IV, p. 336.

91. ITALIE. — *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité.* — Est valable la clause par laquelle le propriétaire du navire stipule qu'il ne sera pas responsable des dommages causés au chargement par le fait ou la faute du capitaine. — Parodi c. Sauvaigne. — Gênes, 27 juin 1891, VIII, p. 418.

92. *Clause d'exonération. Interprétation restrictive.* — L'exemption de responsabilité pour dégâts et détériorations éventuels survenant aux marchandises transportées, stipulée dans un connaissement, doit être interprétée limitativement et restreinte aux avaries résultant des cas de force majeure ou de la nature même des marchandises. Elle ne doit pas être étendue aux avaries qui peuvent découler du fait ou de la faute du commissionnaire de transports. — Cass. Palerme, 11 juin 1885, II, p. 212.

93. *Fautes personnelles. Clause d'exonération. Nullité.* — Est frappée de nullité la clause en vertu de laquelle ce dernier s'exempte de l'avarie causée par sa propre faute, mais sa responsabilité doit être limitée à la réparation du dommage qui est la conséquence immédiate de sa faute. — Ibid.

94. *Perte ou avarie. Cas fortuit. Force majeure. Preuve à faire.* — L'article 400 du Code de commerce est applicable même aux transports maritimes ; aussi l'armateur et le capitaine sont-ils responsables de la perte ou de l'avarie des choses chargées, à moins qu'elle ne provienne d'un cas fortuit ou d'une force majeure. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

95. *Transport d'émigrants. Retard au départ. Frais de nourriture. Agent. Remboursement.* — La compagnie de navigation qui s'est chargée d'un transport d'émigrants doit rembourser à son représentant les frais de nourriture qu'il a dû dépenser pendant la durée d'un séjour imprévu des émigrants à terre avant le départ du navire, alors même que le retard ne proviendrait pas de sa faute et qu'elle n'aurait pas indiqué la date du départ comme absolument formelle. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

96. NORVÈGE. — *Remboursement. Dernier transporteur responsable.* — Les armateurs sont responsables des obligations contractées par leur représentant pour le remboursement du fret dû par la cargaison à un premier transporteur. — Framley et Eger c. Armement de l'*Anna-Carolina.* — Christiania, 28 juin 1886, III, p. 337.

97. TUNISIE. — *Clause d'irresponsabilité des avaries causées par l'insuffisance ou la déchirure des emballages. Validité. Effets.* — La clause d'un connaissement, portant que le transporteur n'est pas responsable des avaries causées par l'insuffisance ou la déchirure des emballages, est légale en tant qu'elle a pour effet de mettre la preuve de la faute du transporteur à la charge de ceux qui l'invoquent contre lui. — Cie Gén. Transatantique c. Carmelo Galea. — Tunis, 2 novembre 1887, IV, p. 595.

98. *Colis débarqué. Perte. Responsabilité. Fondement. Contrat de transport. Contrat de dépôt.* — Le destinataire soutiendrait vainement qu'une fois la marchandise débarquée, le transporteur en devient responsable en vertu d'un contrat de dépôt absolument distinct du contrat de trans-

port. En effet, un pareil contrat ne saurait se former de plein droit et ne saurait exister que si, après avoir annoncé au destinataire l'arrivée de la marchandise, la compagnie de transports avait consenti à la conserver provisoirement dans ses entrepôts pour le compte du propriétaire, sur une demande formelle et spéciale de ce dernier. — Cie det Forenede c. Maarek frères. — Tunis, 11 janvier 1894, X, p. 505.

99. *Passager. Bagages non enregistrés. Vol. Dépôt nécessaire.* — Le dépôt dans un paquebot, par un passager, des bagages, objets et valeurs l'accompagnant doit être considéré comme nécessaire, et, dès lors, la compagnie de navigation est, par assimilation à l'hôtelier ou aubergiste, responsable, aux termes des art. 1952 et 1953 du C. civ., du vol de ces bagages non enregistrés, et des espèces, bijoux et objets précieux, qu'ils lui aient été déposés ou non. — Mouraud c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 27 février 1890, VI, p. 214.

100. *Retard. Préjudice. Destinataire. Laisser pour compte.* — Le destinataire est fondé à laisser la marchandise pour compte au transporteur lorsque, par suite du retard, cette marchandise a perdu toute utilité pour le réceptionnaire. — Cie Transatlantique c. Verdier. — Tunis, 14 décembre 1891, VII, p. 366.

CHAPITRE V

Prescription et fins de non-recevoir.

101. France. — *Art. 435 et 436 Code de commerce. Perte partielle.*— La règle des articles 435 et 436 du Code de commerce, d'après laquelle l'action en responsabilité pour avaries des marchandises transportées est non recevable après réception sans protestation, peut être invoquée même au cas d'une perte partielle. — Cie Gén. Transatlantique c. Baze. — Alger, 4 janvier 1893, IX, p. 495.

102. *Art. 435. Protestation. Défaut. Pourparlers. Renonciation.* — Le transporteur peut renoncer à se prévaloir du défaut de protestation, et il est présumé l'avoir fait lorsqu'il a entamé des pourparlers avec le destinataire et sollicité de lui un délai pour rechercher les marchandises perdues. — Cie Gén. Transatlantique c. Baze. — Ibid.

103. *Art. 435 et 436 C. de com. Réception sans protestation de quelques colis.* — La réception sans protestation de quelques colis, postérieurement à l'arrivée du navire, sur un plus grand nombre, enlève le droit de réclamation à l'égard de ces colis, mais non pas à l'égard des autres qui n'ont pas été présentés.— Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

104. *Art. 435 et 436 C. de com. Destinataire. Obligation de protester. Fondement.* — L'obligation imposée au destinataire de protester et de faire suivre sa protestation d'une demande en justice, à peine de forclusion, est basée sur une présomption de réception de la marchandise. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

105. *Art. 435 et 436 C. de com. Transporteur assuré pour compte. Protestation. Forme. Simple dépêche.* —Le transporteur, qui assure les marchandises qu'il transporte pour compte des destinataires, proteste suffisamment contre l'assureur, en cas d'avaries, quand il télégraphie aux assureurs dans les vingt-quatre heures de la protestation qu'il reçoit lui-même des réceptionnaires. — Cie Morelli c. Figuier-Serre et Cie. — Cette, 8 mars 1888 ; Montpellier, 13 février 1889, IV, p. 651.

106. *Compagnie de chemin de fer. Transport maritime. Avarie. Responsabilité. Fin de non-recevoir. Garantie.* —Les articles 435 et 436 du C. com. ne régissent que les rapports du transporteur maritime avec le destinataire, et non avec les transporteurs intermédiaires. Par suite, la compagnie de chemin de fer, qui fait constater, contradictoirement avec la compagnie maritime, devenue expéditeur à son égard, les avaries de la marchandise à transporter existant au moment où elle a reçu cette marchandise, limite sa responsabilité, conserve ses droits à l'égard de la compagnie maritime, et peut demander que celle-ci prenne son lieu et place pour répondre à l'action de l'expéditeur à raison des avaries antérieures au transport qu'elle-même a effectué. — Cie Paris-

Lyon-Méditerranée c. Cie gén. Transatlantique. — Alger, 11 février 1892, VII, p. 533.

107. *Action en délivrance. Prescription. Réclamation sans effet. Interruption.* — L'action du chargeur pour défaut de délivrance des marchandises transportées se prescrit par une année, à compter du jour de l'arrivée du navire à destination. Cette prescription n'est pas interrompue par les réclamations du chargeur au transporteur, lorsque celui-ci a refusé d'y faire droit et alors surtout qu'une année s'est écoulée depuis. — Kopstadt et Treichler c. Cie Cunard, Boult et Cie. — Hâvre, 1er mai 1893, IX, p. 36.

108. *Prescription. Art. 433 C. de com. Faute du transporteur.* — L'article 433 du Code de commerce, qui déclare prescrite au bout d'un an, après l'arrivée du navire, l'action en délivrance des marchandises, ne s'applique pas à l'action basée sur une faute commise par le transporteur dans l'exécution de son contrat de transport. — Cie des Messageries Maritimes c. Léglise. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

109. *Retard à l'arrivée. Faute du capitaine. Réception sans protestation.* — Le chargeur n'a droit à aucune indemnité pour le retard dans l'arrivée, alors même que ce retard proviendrait d'une faute du capitaine, si la marchandise a été relevée sans protestation ni réserves par le réceptionnaire. — Leinbacher c. Cie Vinuesa. — Marseille, 26 septembre 1892, VIII, p. 115.

110. *Service de voyageurs. Art. 436 C. de com. Fin de non-recevoir. Inapplication. Art. 1782 et 108 du Code de com.* — Le fait, par une compagnie de navigation, de faire un service de voyageurs entre deux ports de mer, constitue une entreprise de transport telle que l'a définie l'article 1782 du Code civil, et non une opération de transport maritime. En conséquence, les fins de non-recevoir de l'article 436 du Code de commerce ne sont pas applicables en pareille matière, et l'article 108 nouveau du Code de commerce doit être appliqué. — Moore c. Cie des bateaux de Caen. — Hâvre, 21 mars 1892, VIII, p. 115.

111. *Service de voyageurs. Entreprise de transport du Hâvre à Trouville. Commerce maritime. Art. 435 Code de commerce.* — Le décret du 24 février 1869 ayant fixé les limites entre la mer et la Seine à son embouchure par une ligne tracée du cap de la Hève sur la rive droite à un point un peu en aval de Barville sur la rive gauche, on doit considérer comme une opération de commerce maritime le transport de voyageurs avec bagages de Trouville au Hâvre, en aval de cette ligne. En conséquence, la compagnie qui a l'entreprise de ce transport peut invoquer les fins de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce. — Cie des bateaux de Caen c. Moore. — Cassation, 19 mars 1894, X, p. 145.

112. *Transporteur assuré pour compte. Expertise non contradictoire avec l'assureur. Défaut de rapport de mer.* — Le commissionnaire de transports est échu de tout recours contre les assureurs quand il ne produit à l'appui de sa réclamation ni un rapport de mer dûment affirmé, ni une expertise des marchandises avariées contradictoire avec les assureurs. — Cie Morelli c. Figuier-Serre et Cie. — Cette, 8 mars 1888 ; Montpellier, 19 février 1889, IV, p. 651.

113. *Transport par mer. Art. 108 du C. de com. Inapplication. Art. 435 et 436.* — L'article 108 du Code de commerce n'est applicable qu'aux voituriers par terre et non aux transports par mer, qui sont exclusivement régis par les articles 435 et 436 du même code. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes ; Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652. — Gédéon Coudert c. Alban. — Alger, 8 juillet 1890, VI, p. 517.

114. *Transport par mer. Réexpédition par chemin de fer. Contrats distincts. Réception sans protestation après le transport maritime. Action contre l'armateur.* — La fin de non-recevoir, édictée par l'article 435 du Code de commerce, s'applique aux actions pour avaries de marchandises transportées par mer, puis réexpédiées par chemin de fer sur un point de l'intérieur, lorsque les deux transports ont fait l'objet de deux contrats distincts ; la réception sans protestation, à la fin du transport maritime, par le mandataire chargé de la réexpédition et agissant au nom du desti-

nataire, rend non-recevable toute action de ce genre contre l'armateur. — Cie des Messageries Maritimes et Aglot c. héritiers Deschaseaux et autres. — Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

115. ALLEMAGNE. — *Destinataire. Paiement du fret et réception de la marchandise.* — Toute action contre le voiturier est éteinte par le paiement du fret et la réception de la marchandise. — Cie d'assurances Rhenania c. Abrahamsen et Timm. — Trib. sup. hans., 27 avril 1888, IV, p. 322.

116. ITALIE. — *Prescription. Etendue.* — La prescription établie au profit du voiturier comprend toutes les actions dérivant du contrat de transport et n'est pas limitée à celles naissant de la perte, de l'avarie des marchandises ou du retard dans la livraison. — Gênes, 4 mars 1886, II, p. 80.

117. *Transporteurs successifs. Contrat unique. Solidarité. Prescription. Interruption.* — Quand une expédition a lieu par l'intermédiaire de transporteurs successifs substitués, une société de fait se crée ainsi entre ces divers transporteurs qui sont tenus solidairement, le contrat étant censé unique et fait avec le premier stipulant pour les autres. La prescription étant unique pour tous, l'interruption vis-à-vis d'un des transporteurs est opposable aux autres. — Ibid.

Voir aussi : *Armateur, Commissionnaire transitaire, Connaissement, Délégation*.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 65.
Acides, 60.
Affrètement à temps, 29.
Appel, 8.
Arrimage, 44.
Assurance, 12 et s., 23, 77, 85, 105, 112.
Avarie, 1, 32, 33, 50, 56, 72, 78, 79, 84, 94, 97, 106.
Bagages, 87, 98, 99.
Bijoux, 87.
Billet de passage, 34 et s.
Bois, 82.
Bris, 39, 82.
Cafés, 72.
Cas fortuit, 2, 39, 79.
Charbon, 69, 84.
Chargement, 54, 70.
Chemin de fer, 72, 106, 114.
Chien, 83.
Clause d'exonération, 33, 45 et s., 74, 79, 83.
Colis, 98, 99, 103.
Colis postal, 41.
Collusion, 66.
Compétence, 20, 21, 30.
Congrès de Gênes, 3.
Connaissement, 21, 22, 24, 30, 40, 42 et s., 74, 81, 86, 88 et s.
Contributions indirectes, 55.
Dames-jeannes, 39.
Déchargement, 56, 70, 90.
Déchet de route, 57, 58, 76.
Déchirure, 75.
Délai, 8.
Dépêche, 105.
Destinataire, 6, 27, 43, 52, 100, 115.
Détaxe, 9.
Déviation, 73, 84.
Dol, 37.
Douane, 59.
Emballage, 97.
Emigrants, 95.
Etat, 18.
Expertise, 30, 33, 66, 112.
Fin de non-recevoir, 101 et s.
Force majeure, 40, 44, 60 94.
Frais, 10.
Fraude, 57.
Freinte, 81, 82.
Fret, 29, 53, 84, 96, 115.
Gabarage, 50, 56, 68.
Graines, 44.
Impôt, 25.
Incendie, 60.
Laisser pour compte, 100.
Lettre de voiture, 27.
Loi américaine, 44.
Mandat, 4, 17, 59, 61, 67.
Manquant, 44, 61, 69, 72, 80.
Marque, 44.
Nullité, 44, 93.
Passagers, 25, 62 et s., 99, 110, 111.
Perte. 1, 2, 31, 35, 41, 77, 78, 85, 94, 98, 101.
Pesage, 69, 70.
Poste, 11, 19, 20.
Pourparlers, 102.
Prescription, 107 et s.
Preuve, 44, 48, 49, 54, 57, 79, 94.
Protestation, 102 et s., 109, 114.
Quai, 51, 52, 70.
Quarantaine, 11.
Que dit être, 86.
Ramassis, 75.
Rapport de mer, 112.
Récépissé, 62.
Réserves, 6.
Retard, 1, 10, 95, 100, 109.
Sacs, 44.
Saisie, 10, 18.
Saisie-arrêt, 19.
Sauvetage, 16.
Solidarité, 117.
Subrogation, 13, 15.
Succursale, 24.
Taxe, 25.
Tiers, 43.
Transbordement, 22, 40, 51, 65.
Usages de Bordeaux, 50, 68.
Usages de Rouen, 69, 70.
Vice propre, 79.
Vidange, 44, 58, 75, 76.
Vol, 64, 90, 99.

COMMISSIONNAIRE TRANSITAIRE.

1. FRANCE. — *Assurance. Défaut de mandat exprès.* — Le commissionnaire transitaire n'est pas tenu de pourvoir à l'assurance des marchandises lorsqu'il n'en a pas été expressément chargé. — Kollbrunner c. Stadelman. — Hâvre, 29 juin 1885, I, p. 377 ; Rouen, 1er avril 1886, II, p. 271.

2. *Avis de chargement. Envoi du connaissement. Omission. Responsabilité.* — Le commissionnaire transitaire, chargé de l'expédition d'une marchandise par mer, commet une faute lorsqu'il n'avise pas le commettant du chargement effectué, ou ne lui envoie pas le connaissement. Le commettant peut prétendre, en pareil cas, n'avoir pas été mis en mesure de faire assurer sa marchandise. En conséquence, en cas de perte de la marchandise que le commettant n'a pu faire assurer, le commissionnaire transitaire doit être déclaré responsable de cette perte, et condamné à rembourser la valeur de la marchandise. — Stadelmann c. Kolbrunner et Cie. — Hâvre, 29 juin 1885, I, p. 377.

3. *Avis du chargement. Omission. Perte. Faute commune avec le chargeur.* — Le commissionnaire transitaire chargé de l'expédition d'une marchandise par mer commet une faute lorsqu'il n'avise pas le commettant du chargement effectué, ou ne lui envoie pas le connaissement. En conséquence, lorsque l'expéditeur s'est trouvé, par cette omission, empêché de couvrir l'assurance maritime des marchandises expédiées, et que celles-ci ont été perdues ou avariées en cours de transport, le commissionnaire transitaire encourt la responsabilité de la perte ou de l'avarie des marchandises. Toutefois, la responsabilité de la perte ou de l'avarie doit être partagée entre l'expéditeur et le commissionnaire, lorsque l'expéditeur a été lui-même négligent dans la surveillance de ses intérêts, qu'il aurait pu appliquer les marchandises à une police flottante et ne pas négliger de se renseigner sur leur expédition. En pareil cas, l'expéditeur doit supporter la moitié de la perte.— Kollbrunner c. Stadelmann. — Rouen, 1er avril 1886, II, p. 271.

4. *Expédition de marchandises par mer. Marchandises non-délivrées à destination. Responsabilité du commissionnaire. Choix du navire. Accord avec l'expéditeur.* — Le commissionnaire transitaire qui a chargé sur un navire des marchandises pour l'étranger, d'accord avec son commettant et conformément aux instructions de ce dernier, n'est pas responsable de la non-arrivée des marchandises à destination. Il en est ainsi lors même que le commissionnaire transitaire aurait été lui-même l'agent de la compagnie armateur du navire sur lequel les marchandises ont été embarquées, si, le commissionnaire transitaire ayant demandé des instructions à son commettant en lui désignant divers navires, le commettant l'avait autorisé à charger sur les navires de la Compagnie dont le commissionnaire était l'agent. — Hâvre, 31 décembre 1888, IV, p. 669; Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

5. *Faute personnelle. Transporteurs. Fautes. Responsabilité.* — Le commissionnaire transitaire, auquel il n'est pas reproché de faute personnelle, ne peut être rendu responsable envers les expéditeurs des fautes reprochées par ceux-ci aux divers transporteurs. — Laendler et Cie c. Morisse et Cie Hambourgeoise-Américaine. — Hâvre, 14 novembre 1893, IX, p. 528.

6. *Marchandises. Dépôt à quai. Indemnité envers les tiers. Commissionnaire transitaire. Non-disposition des marchandises. Irresponsabilité.* — Les marchandises restées déposées sur le quai demeurent aux risques et périls de leurs propriétaires, et la responsabilité de ces marchandises et des frais et indemnités, auxquels elles peuvent donner lieu à l'égard des tiers, ne peut peser sur le commissionnaire transitaire qui a promis de les charger et expédier à une destination déterminée lors de l'arrivée au port du navire qui doit les prendre, si les marchandises n'ont pas été mises à sa disposition à l'époque des pourparlers engagés entre les parties. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

7. *Porteur des connaissements. Procédure. Qualité.* — Le transitaire, porteur du connaissement et mandataire du propriétaire des marchandises, a qualité pour faire au nom de ce dernier tous les actes de procédure de nature à sauvegarder ses droits. — Cie Hâvre-Paris-Lyon et Fleury c. cap. Francsies. — Rouen, 19 décembre 1890, VI, p. 543.

8. *Ordres reçus. Inexécution. Marchandise expédiée par une autre voie.* — Le commissionnaire transitaire, qui ne se conforme pas aux ordres qu'il a reçus et qui expédie la marchandise par une autre voie que celle indiquée dans les instructions qui lui ont été données, commet une faute et se rend responsable de toutes les conséquences de cette direction erronée. — Satin c. Henry. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 565.

Voir aussi : *Commissionnaire de transports, Fin de non-recevoir.*

COMMUNE.

1. FRANCE. — *Droit de stationnement. Grande voirie. Force obligatoire. Décret du gouvernement.* — La perception des droits de place et de stationnement sur les ports, quais, rivières et autres lieux dépendant de la grande voirie, ne peut légalement avoir lieu qu'en vertu d'un tarif régulièrement approuvé par décret du

gouvernement ; l'autorisation donnée au tarif par simple arrêté préfectoral ne saurait suffire. Est illégale toute perception de droits de cette nature opérée, en dehors d'un tarif régulièrement approuvé par le gouvernement, en vertu d'un prétendu contrat de bail. — Darboy et Cie c. Ville de Lyon. — Cassation, 4 novembre 1890, VI, p. 385.

COMPAGNIE DE SUEZ.

1. Egypte. — *Droit de rendre des règlements. Transport des pétroles en vrac. Tiers. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — Le Règlement provisoire du 5 janvier 1892, publié par la Compagnie du canal de Suez et imposant aux navires qui transportent le pétrole en vrac l'enregistrement au Lloyd anglais ou au bureau Véritas à Paris et les soumettant au droit de visite de ses agents, ne constitue pas un abus de pouvoir de la part de cette Compagnie, qui tient de l'Acte de concession du Gouvernement égyptien le pouvoir implicite de rendre des règlements en cas de nécessité, sans les soumettre au contrôle d'aucune puissance. Par suite, les tiers, qui ont le droit de se prévaloir contre la Compagnie de tout ce qui a été stipulé en leur faveur dans l'acte de concession et de contester tout ce qui serait établi par elle contrairement à l'esprit de cet acte, ne sauraient la rendre responsable des prétendus dommages qui résulteraient pour eux de l'application de ce Règlement, alors qu'il n'a été pris que comme mesure de sûreté, qu'il s'applique à tous les pavillons et ne crée aucune inégalité de traitement entre les navires de différentes nations, et qu'enfin il ne modifie en rien les droits à percevoir sur le transit tels qu'ils ont été fixés après rédaction par la Commission internationale de Constantinople de 1873. — Chambers et Cie, Stephens et Hawson, The Temperly Steamshipping Cy c. Cie du Canal de Suez et Gouvernement Egyptien.— Alexandrie, 16 mai 1894, X, p. 327.

Voir aussi : *Compétence.*

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE

1. France. — *Accords avec l'Etat. Obligation d'avoir à bord un infirmier et un médecin. Irresponsabilité pour la science et les soins des hommes de l'art.* — La Compagnie Transatlantique, aux termes de ses accords avec l'Etat, est tenue d'avoir à bord de chacun de ses bâtiments un infirmier ; mais elle ne répond pas de la science et des soins des hommes de l'art qu'elle emploie. — Demoiselle Fischer c. Cie Gén. Transatlantique et Leclerc. — Hâvre, 5 décembre 1889, V, p. 628.

COMPENSATION.— Voir : *Affrètement, Assurance maritime, Déchargement, Fret, Surestaries.*

COMPÉTENCE.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.*— Chap. III. *Compétence ratione materiæ.* — Chap. IV. *Compétence ratione personæ.* — Chap. V. *Compétence ratione loci.* — Chap. VI. *Compétence en matière d'abordage.* — Chap. VII. *Compétence en matière d'avaries.* —Chap. VII. *Compétence en matière de saisie.* — Chap. IX. *Compétence relative aux étrangers.*—Chap. X. *Des demandes d'exéquatur.* — Chap. XI. *Litispendance et connexité.*

CHAPITRE I
Législation.

1. Italie. — Dispositions du code de commerce italien sur l'action en responsabilité en matière d'abordage. — II, p. 505.

2. Dispositions du code de commerce italien sur la compétence relative aux actions en matière maritime. — II, p. 505.

CHAPITRE II
Doctrine.

3. Sauvetage et assistance. Loi à appliquer. Compétence locale (M. G. Benfante). — V. p. 560.

4. France.— Navire. Saisie. Tribunaux compétents (M. Vidal-Naquet). — III, p. 384 et suiv., 494 et suiv.

CHAPITRE III
Compétence ratione materiæ

5. FRANCE. — *Navire de plaisance. Expédition. Tribunal de commerce.* — L'armateur d'un navire de plaisance qui l'emploie à la navigation sur mer et qui est, par cela même, soumis aux lois et à l'inscription maritimes, fait acte d'expédition maritime et est, dès lors, justiciable du tribunal de commerce pour tout ce qui est relatif à cette expédition, ainsi que pour les fournitures faites au navire. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon. — Hâvre, 19 mars 1888, IV, p. 156.

6. *Navire de plaisance. Construction. Juridiction civile.* — L'individu non commerçant qui fait construire un navire de plaisance, même pour l'employer à la navigation, peut être considéré comme ne faisant pas acte de commerce et n'être pas, dès lors, justiciable du tribunal de commerce à l'occasion de cette construction. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon. — Ibid.

7. *Demande du fret par le capitaine. Saisie-arrêt. Tribunaux de commerce.* — L'action par laquelle le capitaine demande à être payé de l'intégralité du fret, nonobstant une saisie-arrêt pratiquée par le créancier de l'un des copropriétaires du navire, porte sur un objet tout différent que celui de la validité de ladite saisie-arrêt. Cette action est donc valablement portée devant le tribunal de commerce. — Cap. Reinertsen c. Carl Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

8. *Marins. Salaires. Action contre la Marine. Tribunaux de commerce.* — Si les demandes des particuliers, tendant à rendre l'Etat débiteur, sont de la compétence des tribunaux administratifs, il n'en est pas ainsi d'une demande contre l'administration de la Marine tendant à obtenir le remboursement de sommes déposées à la caisse des gens de mer, pour le compte d'un marin et représentant des salaires et des frais d'hôpital contestés. Les tribunaux consulaires sont compétents pour connaître d'une telle demande qui n'intéresse en rien l'Etat. — Administration de la Marine c. Morel et Duchauffoux — Nantes, 2 décembre 1885, II, p. 432.

9. *Courtage clandestin. Tribunaux de commerce.* — Les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de l'action en dommages-intérêts intentée par un courtier contre le capitaine et le consignataire de la cargaison d'un navire, pour exercice de courtage clandestin. — Renault c. cap. Gray. — Fécamp, 9 avril 1880, II, p. 163.

10. *Tribunaux de commerce. Compétence. Droits de vérification.* — Les tribunaux de commerce ont le droit de recourir, pour vérifier leur propre compétence, aux voies d'instruction dont ils disposent d'après la loi, notamment au renvoi devant arbitre-rapporteur. — Beauffils c. cap. Berthomé et Cie anonyme de Remorquage de Rochefort. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 241.

11. *Créances sur le navire. Rang. Juridiction civile.* — Les contestations relatives au rang des créances sur le navire sont de la compétence exclusive des tribunaux civils. — Smith Allan, Brown et joints c. Bensande et Cie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

12. *Droits d'attache. Loi du 11 frimaire, an VII. Tribunaux civils.* — Le droit d'attache perçu par la ville de Rouen, en vertu de l'ordonnance du 8 octobre 1815, étant un des droits énumérés par l'article 7 de la loi du 11 frimaire, an VII, rentre dans la catégorie des impôts indirects. En conséquence, les contestations relatives à ce droit doivent être portées devant les tribunaux de première instance, qui prononceront avec les mêmes formalités que pour le jugement des contestations en matière de droits perçus par la Régie de l'Enregistrement (art. 2 de la loi du 7 septembre 1790 et 88 de la loi du 5 ventôse, an 1790). — Ville de Rouen c. Frétigny et Barbé. — Rouen, 14 août 1884, V, p. 33.

13. *Droits d'attache. Ville de Rouen. Contributions indirectes. Tribunal civil.* — Les droits d'attache que la ville de Rouen a été autorisée, par l'ordonnance royale du 9 octobre 1815, à percevoir sur les bâtiments stationnés dans le port, à l'effet d'obtenir des ressources pour les dépenses de redressement des quais, étant une contribution indirecte, les contestations soulevées par la perception de ces droits doivent être jugées dans les formes prescrites pour les con-

tributions indirectes. En conséquence, c'est le tribunal civil qui est compétent en premier et en dernier ressort, à l'exclusion de la Cour d'appel. — Ville de Rouen c. Gilles. — Cassation, 7 décembre 1887, III, p. 529.

14. *Contributions indirectes. Taxes assimilées. Droits de tonnage. Surtaxe. Action en décharge. Tribunaux civils.* — Une surtaxe de droits de tonnage que la chambre de commerce d'une ville a été autorisée à percevoir dans le port de cette ville pour subvenir aux frais de construction de grues et de hangars, dont l'établissement lui a été concédé par décret, a tous les caractères des contributions indirectes. Par suite, le contentieux qui se rattache à sa perception, notamment une action en décharge et restitution intentée à la chambre de commerce, échappe à la compétence du tribunal de commerce et doit être porté devant les tribunaux civils, conformément à la loi des 7-11 septembre 1790. — Cie South-Eastern-Railway c. Chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer. — Cassation, 19 mars 1889, V, p. 613.

15. *Arrêté du bureau de la Marine. Défaut de sanction du ministre. Tribunaux de droit commun.* — La validité d'un arrêté pris par le bureau de la Marine est soumise à la sanction du ministre de la marine. En l'absence de cette approbation, les tribunaux de droit commun n'ont pas à se dessaisir en faveur des tribunaux administratifs. La juridiction ordinaire doit passer outre et se déclarer compétente. — Merlin c. Crasette, Bees et Huysman. — Douai, 24 janvier 1889, V, p. 16.

16. *Emigration. Ministre du commerce. Compétence restreinte.* — Le ministre du commerce n'est compétent pour le règlement et la liquidation des indemnités qui peuvent être dues aux émigrants, que dans le cas où les difficultés sont survenues depuis le départ du navire et à propos des émigrants ayant pris place à bord. Mais, lorsque les difficultés ont surgi avant le départ du navire et que les émigrants, à l'occasion desquels ces difficultés ont lieu, sont restés à terre, la compétence exceptionnelle du ministre disparaît, et celle des tribunaux ordinaires reprend son empire. — Soleiman Khovri et consorts c. Victor Depas et Strauss. — Trib. s. pol. Marseille, 5 mars 1887, III, p. 54.

17. *Engins d'amarrage d'un port. Vices de construction. Avaries. Conseil de préfecture.* — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande d'indemnité formée contre le concessionnaire des engins d'amarrage d'un port maritime à raison d'avaries éprouvées par suite des vices de construction de ces engins. — Cie des Corps morts de Bordeaux c. Mac Donald et Thompson et Cie. — Conseil d'Etat, 12 février 1893, IX, p. 460.

18. *Décret. Violation d'un contrat. Absence de recours au Conseil d'Etat. Conseil de préfecture.* — Une compagnie de docks et entrepôts, qui alléguerait que l'attribution à une chambre de commerce du droit d'établir et d'entretenir des hangars et des engins serait la violation de son propre contrat de concession, ne serait pas fondée à soumettre directement au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs l'acte administratif qui aurait conféré à la Chambre de commerce les autorisations ci-dessus indiquées ; elle devrait déférer son action au Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat, juge du second degré. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. Etat. — Cons. d'Etat, 11 janvier 1889, IV, p. 519.

19. *Navire. Prime de construction. Requête. Conseil d'Etat.* — Le Conseil d'Etat est compétent, à l'exclusion du juge de paix, pour statuer sur la requête d'un constructeur auquel le ministre des finances a refusé d'allouer la prime de construction accordée par la loi du 29 janvier 1891 aux bâtiments de mer. — Cons. d'Etat, 19 février 1892, VII, p. 516.

20. *Prises. Juridiction administrative. Conseil d'Etat. Décision au fond. Chose jugée.* — Lorsqu'une demande en attribution de sommes représentant la valeur d'une prise a été soumise par la voie contentieuse au Conseil d'Etat, qui, statuant au fond, a reconnu par cela même avoir été compétemment saisi, la décision de la juridiction contentieuse a force de chose jugée, et, si une demande ayant le même objet et formée pour la même cause entre les mêmes parties est portée devant les tribunaux civils, ceux-ci doivent

se déclarer incompétents *ratione materiæ*. — Gallo c. Ministre des Finances. — Cassation, 1er août 1888, IV, p. 244.

21. *Contrat de transport. Administration coloniale. Contestation sur un manquant. Juridiction administrative.* — Les contestations relatives à l'exécution d'un contrat de transport passé avec l'administration coloniale, alors même qu'elles portent sur un fait (en l'espèce un manquant) qui n'a pas trait à l'exécution immédiate du marché, relèvent de la juridiction administrative, et le tribunal de l'ordre judiciaire, qui s'est déclaré compétent pour en connaître, viole l'ordonnance du 27 août 1828, laquelle donne à l'administration coloniale la connaissance de tous litiges pouvant s'élever à l'occasion de pareils traités. — Administration pénitentiaire de la Guyane française c. consorts Wacongue. — Cassation, 1er juin 1893, IX, p. 5.

22. *Douane. Paiement de droits. Juge de paix.* — Aux termes du décret du 14 fructidor, an III, les difficultés relatives au paiement des droits de douanes, et généralement toutes contestations en matière de douane, sont déférées à la juridiction du juge de paix. Spécialement, le juge de paix est compétent, à l'exclusion du tribunal de commerce, pour statuer sur le recouvrement des droits de douanes dus par un débiteur failli et sur une prétention de subrogation au profit d'un tiers, subrogation qui aurait pour effet de restreindre et d'amoindrir le privilège de l'administration des douanes. Il importe peu que cette prétention de subrogation se produise sous la forme d'une demande d'admission au passif privilégié de la faillite du redevable, cette demande, dépendant de celle de savoir si le tiers est subrogé, lui étant intimement liée et devant, par suite, être réservée jusqu'à décision de la juridiction compétente sur l'existence de la subrogation.—Douanes c. Mattat et syndic Etienne et Céard. — Rennes, 26 janvier 1886, II, p. 263.

23. *Douane. Marchandises omises au manifeste. Convention. Juge de paix.*— L'omission, sur le manifeste, de marchandises prohibées constitue la contravention prévue et punie par l'article 1er, titre V, de la loi du 22 août 1791 et par l'article 10, titre II, de la loi du 4 germinal, an II. Elle ne saurait constituer le délit visé par l'article 1er de la loi du 2 juin 1875 ; cette dernière loi ne prévoit que le délit d'importation sans déclaration, par bureaux de terre ou de mer, de marchandises prohibées et ne porte aucune atteinte au régime spécial des manifestes. En conséquence, le juge de paix est compétent pour connaître de la poursuite dirigée contre le capitaine d'un navire à bord duquel la Douane a trouvé des marchandises prohibées non portées au manifeste, et pour prononcer, soit la confiscation du navire et desdites marchandises, soit la condamnation solidaire du capitaine et du propriétaire des marchandises prohibées à une amende de 500 fr.— Cap. Camugli c. Administration des douanes. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

24. *Délit maritime. Hommes de l'équipage. Tribunal maritime.* — On doit comprendre sous la dénomination : « hommes de l'équipage », tous les individus qui sont employés à un titre quelconque sur un navire et font ainsi partie de l'ensemble de son équipage. En conséquence, les tribunaux correctionnels sont incompétents pour connaître d'une querelle avec voies de fait, qui s'est produite, à bord d'un navire de commerce en cours de voyage, entre un employé du bord et le capitaine d'armes du même bâtiment. Ce délit constitue un délit maritime tombant sous l'application du décret-loi du 24 mars 1852, X. c. Y. — Marseille, 10 décembre 1887, III, p. 587.

25. *Capitaine étranger. Délit. Compétence de droit commun.* — Le décret disciplinaire du 24 mars 1852 n'est applicable qu'à la marine marchande nationale ; en conséquence, un capitaine, maître ou patron, qui n'est point de nationalité française, est justiciable des juridictions de droit commun et passible des peines prononcées par le Code pénal lorsqu'il commet un crime ou un délit, même dans l'exercice ou à l'occasion de ses fonctions. — Ministère public c. Pandelis. — Alger, 16 mai 1886, II, p. 147.

26. BELGIQUE. — *Règlement d'avaries. Contrat nommant des dispacheurs. Faute du capitaine. Tribu-*

naux ordinaires. — Une convention par laquelle les porteurs de connaissements, le capitaine et les autres intéresssés nomment des dispacheurs aux fins « d'établir et de déterminer « le montant des avaries subies par la « cargaison, ainsi que le caractère de « ces avaries, d'en faire la classifica-« tion et la répartition, les parties « s'engageant à se conformer au rè-« glement à intervenir et à suppor-« ter, chacune pour ce qui la concerne, « la quote-part des avaries et dépen-« ses qui tombera à leur charge », ne constitue pas un compromis, donnant aux dispacheurs compétence pour statuer sur la responsabilité du capitaine en ce qui concerne les avaries, soit particulières, soit communes. Les questions de responsabilité pour les fautes du capitaine sont indépendantes de la classification et du règlement des avaries, et leur examen reste soumis aux tribunaux ordinaires. — Collin Van Hal et A. et E. Davidis c. cap. Young et cap. Howe. — Anvers, 26 mars 1887, III, p. 87.

27. DANEMARK. — *Matelot. Désertion. Loi du 12 avril 1892.* — L'action contre un matelot pour cause de désertion doit être portée devant l'une des juridictions instituées par la loi du 12 avril 1892 sur les tribunaux maritimes, alors même que le fait de la désertion s'est produit avant l'entrée en vigueur de cette loi et du Code maritime du 1er avril 1892. — Viborg, 27 février 1893, IX, p. 774.

28. EGYPTE. — *Action contre la compagnie de Suez. Juridiction civile.* — La Compagnie de Suez ayant pour objet une exploitation nullement commerciale, la juridiction civile est seule compétente sur les demandes formées par les tiers contre cette Compagnie. — Chambers et Cie, Stephens et Hawson c. Cie du Canal de Suez. — Alexandrie, 17 mai 1894, X, p. 327.

29. *Procès mixtes. Tribunaux mixtes. Ordre public.* — Aux termes de l'article 9 du règlement d'organisation judiciaire, lequel, par le fait de l'adhésion des puissances qui ont concouru à l'établissement des tribunaux de la Réforme, revêt le caractère d'un traité international, les tribunaux mixtes sont seuls compétents en Egypte pour connaître des procès en matière mixte. Cette compétence est d'ordre public. En conséquence, il n'est pas loisible aux particuliers de substituer, en matière de contestations mixtes, à la juridiction mixte, exclusivement compétente, un tribunal dépendant de l'un des autres ordres de juridiction existant dans le pays, pas plus qu'il ne saurait leur être permis de convenir des clauses prorogatoires de juridiction, qui auraient pour effet de dessaisir d'une manière générale et absolue les tribunaux mixtes, pour déférer la connaissance de contestations nées sur des faits accomplis ou sur des engagements pris en Egypte à des tribunaux établis à l'étranger. Aucun argument contraire ne saurait être tiré de la disposition de l'article 35, § 5 du Code de procédure civile et commerciale, laquelle, au cas d'élection de domicile à l'étranger, n'entraîne pas comme effet nécessaire la conséquence de dessaisir le tribunal mixte de la connaissance d'un litige dont celui-ci aurait été compétemment saisi, à la différence de la prorogation qui est toujours exclusive de la compétence de tout autre tribunal que le tribunal prorogé. — Navigation Gén. Italienne Florio-Rubatino c. Gustave Metz. — Alexandrie, 25 mai 1895, III, p. 146.

30. ETATS-UNIS. — *Armateur. Demande en limitation de responsabilité. Cours de district. Incompétence.* — D'après les statuts révisés des Etats-Unis, la cour de district des Etats-Unis n'a pas juridiction comme Amirauté pour connaître d'une demande en limitation de la responsabilité d'un propriétaire de navire. Les règles de compétence à cet égard sont tracées par les règles 54-57, promulguées le 6 mai 1872. Elles sont publiées sous le titre : Règles supplémentaires de procédure devant l'Amirauté, aux termes de l'Acte du 3 mars 1851, intitulé : Acte pour limiter la responsabilité des propriétaires du navire. — Elles font partie des règles tracées par les cours des Etats-Unis dans la juridiction maritime et de l'Amirauté, en exécution de l'Acte du 23 août 1842. — Cour supr. des Etats-Unis, 1er novembre 1885, II, p. 718.

31. ITALIE. — *Juge enquêteur. Reproche contre un témoin. Incompétence.* — Le juge délégué à fin d'en-

quête ne peut statuer régulièrement sur l'incapacité dont on excipe contre une personne à témoigner en justice, mais doit surseoir à l'examen de cette exception, en remettant au tribunal le soin de trancher l'incident.— Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

32. Norvège.—*Matelot. Engagement oral. Congé. Tribunal de police.* —Lorsqu'un matelot n'a pas été engagé conformément à la loi maritime, mais n'a fait son service que conformément à une convention verbale, où il n'a rien été signalé de spécial relativement à la dénonciation du contrat et au congédiement, les dispositions édictées par la loi maritime ne sont point applicables. En conséquence, l'action pendante entre le matelot et le capitaine ne peut pas être considérée comme étant de la compétence du tribunal maritime, car la nouvelle loi maritime de 1893, dans son article 312, n'attribue à ce tribunal que les affaires concernant des objets qui ressortissent à la loi maritime ; mais elle est de la compétence du tribunal de police.— Christiania, 18 août 1894, X, p. 805.

CHAPITRE IV

Compétence ratione personæ.

33. France. — *Commissionnaire de transports. Service postal. Cahier des charges. Attribution de juridiction au ministre des postes. Tiers. Compétence commerciale.* — Le cahier des charges, qui règle les conditions auxquelles la Compagnie Générale Transatlantique transporte les dépêches et colis postaux pour le compte de l'Administration des postes, est une convention particulière, étrangère aux tiers et ne pouvant leur être opposée. En conséquence, lorsque ladite compagnie est, en vertu des principes généraux de l'art. 1382 du C. civ., recherchée par un commerçant à l'occasion d'une faute personnelle qui s'est produite au cours de ses agissements commerciaux, la juridiction commerciale est à bon droit saisie du litige, sans que la compagnie défenderesse puisse exciper de la clause de son cahier des charges, qui stipule attribution de juridiction au ministre des postes, en ce qui concerne les difficultés pouvant résulter de l'exploitation des services maritimes spéciaux. — Pector et Ducout c. Cie gén. Transatlantique.— Seine, 12 août 1891, VII, p. 129.

34. *Gens de mer. Abordage. Capitaine. Quasi-délit. Action de la veuve. Dommages-intérêts. Tribunaux de commerce.* — Les tribunaux consulaires sont compétents pour connaître de toute action intentée par les gens de mer, à l'occasion de leurs engagements, que cette action soit fondée sur le contrat ou sur un quasi-délit commis par le capitaine. Cette compétence s'étend à la demande en dommages-intérêts formée contre une compagnie de navigation par la veuve d'un matelot noyé à la suite d'une fausse manœuvre imputable au capitaine. — Veuve Guibert c. Morelli.— Nice, 25 mai 1887 ; Aix, 15 mars 1888, V, p. 30.

CHAPITRE V

Compétence ratione loci.

35. France. — *Défendeur. Demande reconventionnelle. Déclinatoire d'incompétence. Inadmissibilité.* — Le défendeur ne peut décliner la compétence du tribunal qu'il a lui-même reconventionnellement saisi. — Lerat aîné et Cie c. cap. Hamstrung, Pégo et Ness Neuman. — Hâvre, 2 mai 1893, IX, p. 39.

36. *Art. 420 Code de procédure. Application. Condition.* — L'exercice du droit, accordé par l'article 420 du Code de procédure civile, d'assigner le défendeur ailleurs qu'au tribunal de son domicile, suppose que le demandeur établit l'existence d'une obligation contractée envers lui par l'intimé. — Lerat aîné et Cie c. cap. Hamstrung, Pégo et Ness Neuman. Ibid.

37. *Vente de marchandises. Paiement. Lieu d'embarquement.* — Il est d'usage constant, en matière maritime, que le paiement doit être effectué là où se fait le chargement, c'est-à-dire au port d'embarquement. Et, si les compagnies qui ont un siège social à Paris se font parfois payer en cette ville, cette dérogation à l'usage n'a d'autre but que de rendre les transactions commerciales plus faciles, mais n'attribue en aucun cas compétence au tribunal du domicile de l'ex-

péditeur. — Leflère et Cie c. Fruhinsholtz. — Nancy, 20 décembre 1894, X, p. 570.

38. *Expertise. Tribunal du lieu de débarquement. Compétence.* — Le tribunal du lieu de débarquement de la marchandise peut en ordonner l'expertise, bien qu'il ne soit pas compétent pour connaître du fond de litige.— Ephrussi et Cie c. Bemberg et Cie; — Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654. — Lapostolet frères et Certeux c. Bemberg et Cie. — Paris, 20 mai 1887, III, p. 271.

39. *Expertise. Tribunal du lieu de déchargement.* — Il en est ainsi surtout quand il a été convenu que toute contestation devait être réglée par arbitrage amiable au lieu du débarquement, et que c'est à la suite du refus par l'une des parties de désigner un arbitre que l'autre partie s'est adressée au tribunal de ce lieu pour faire procéder à l'expertise. — Dreyfus c. Lapostolet et Certeux. — Rouen, 29 novembre 1886, II, p. 556.

40. *Mention « poids, état sain garantis à l'embarquement ». Défaut d'influence sur la compétence. Lieu de destination. Lieu de la livraison.* — La mention « poids, état sain garantis à l'embarquement » ne suffit pas à prouver que les parties aient entendu placer la livraison à ce moment, cette clause n'ayant d'autre effet, dans l'intention des vendeurs, que de répudier les conséquences éventuelles des risques de mer et laissant subsister leur obligation d'opérer la livraison au lieu de destination. — Hardel et Wautier c. Santaholma. — Rouen, 19 juillet 1893, IX, p. 170.

41. *Port voisin. Impossibilité d'atteindre le port de destination.* — Lorsque le port voisin devient le port de destination, par suite de l'impossibilité matérielle où se trouve le capitaine d'atteindre ce dernier port, le tribunal du port voisin se trouve compétent pour connaître de l'action du capitaine aux fins de contraindre les réclamateurs de la cargaison à la recevoir dans ce port et à y payer son fret. — Cap. Solari c. Primois frères et Stellmann et Cie. — Hâvre, 10 novembre 1886, II, p. 428.

42. *Port de destination entre Bordeaux et Hamboury. Port de Nantes désigné. Arrêt à Saint-Nazaire.* — Quand la charte-partie indique pour destination un port entre Bordeaux et Hambourg, ou aussi près que le navire pourra approcher en sécurité, et que Nantes a été désigné, on doit, au point de vue de la compétence, considérer le port de Saint-Nazaire comme port de destination, si le tirant d'eau du navire ne lui permet pas de monter jusqu'à Nantes. Il en est ainsi surtout si la déclaration en douane y a été faite, si les marchandises ont été transbordées sur des gabares pour remonter à Nantes aux frais du destinataire, et si le poids du chargement a été pris sur celui porté aux connaissements. — Semensen et Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay. — Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

43. *Fret. Tribunal compétent. Surestaries. Compétence.* — Le tribunal compétent pour apprécier les difficultés relatives au fret est compétent pour apprécier une demande en surestaries, les surestaries étant un complément du fret. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe.— Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

44. *Douane. Contravention. Saisie. Juge de paix. Compétence « ratione loci ».* — En matière de contraventions douanières, le juge de paix compétent est celui où le procès-verbal a été clos. Il en est ainsi notamment pour les marchandises saisies par la douane, bien que le canton où se trouve situé le bureau des douanes ne soit pas celui du délit. — Cie Hâvraise c. Douane. — Rouen, 12 février 1891, VII, p. 54.

45. *Connaissement. Clause attribuant compétence au tribunal du lieu de sa création.* — Est valable la clause d'un connaissement attribuant compétence au tribunal de commerce du lieu où il a été créé. — Moreau Daniel et Lebec c. Cie Transatlantique; — Rennes, 4 mai 1891, VII, 15. — Cie Transatlantique c. Esbérard; — Cass., 19 octobre 1891, VII, p. 385. — Cie Transatlantique c. Robaglia; — Cass., 11 juillet 1893, IX, p. 131.

46. *Connaissement. Clause attribuant compétence à un tribunal déterminé. Validité.* — La clause d'un connaissement portant attribution de compétence à un tribunal déterminé n'est pas contraire à l'ordre public, et tout autre tribunal saisi d'une con-

testation doit se déclarer incompétent. — Herembourg c. Cie des Paquebots à vapeur et Société navale, de l'Ouest. — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170.

47. *Clause attribuant compétence au tribunal du lieu de sa création. Destinataire. Inefficacité à son égard.* — La clause d'un connaissement créé entre chargeur et capitaine, portant dérogation à l'article 420 C. p. c., pour attribuer compétence au tribunal de commerce du lieu où le connaissement a été créé, ne lie que le chargeur et la compagnie de transports maritimes et ne produit aucun effet à l'égard du destinataire. — Cie Transatlantique c. Esbérard. — Alger, 7 février 189 1, VII, p. 23.

Contrà. — Cette clause est opposable au destinataire qui, tirant ses droits du connaissement et ne pouvant agir en justice qu'en vertu de cet acte est soumis à toutes les clauses licites qui y sont énoncées. — Cie Transatlantique c. Esbérard. — Cassation, 19 octobre 1891, VII, p. 385. — Cie de Navigation Mixte c. Méchiche. — Alger, 31 janvier 1893, VIII, p. 663.

48. *Connaissement. Attribution de juridiction au tribunal du siège social.* — Est valable la clause d'un connaissement d'une compagnie de transports maritimes qui stipule qu'en cas de contestations les actions devront être portées devant le tribunal du siège social de la compagnie (ou du port d'attache du navire), dont les chargeurs et réclamateurs acceptent la compétence. — Cie Fraissinet c. Finot. — Montpellier, 8 mai 1886, II, p. 408.

49. *Clause attribuant compétence à un tribunal désigné. Appel en garantie. Inapplication.* — La clause du connaissement d'une compagnie de transports, aux termes de laquelle toute contestation à raison du transport doit être portée devant un tribunal désigné, ne peut régir que le cas d'une instance principale. Elle ne saurait être considérée comme dérogeant à la règle de l'article 181 du Code de procédure, qui dispose, pour le cas d'instance en garantie, que le garant est tenu de procéder devant le tribunal où la demande originaire est pendante. — Périer c. Mouraille frères, Société navale de l'Ouest et Chemins de fer Portugais; — Marseille, 11 juin 1889, V, p. 384. — Herembourg c. Cie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie; — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170.

50. *Clause attribuant. Compétence à un tribunal désigné. Appel en garantie. Demande indépendante. Chargeurs. Incendie.* — Spécialement, lorsque les connaissements désignent un tribunal pour connaître des contestations à naître entre l'armateur et les chargeurs, et qu'un des chargeurs assigne l'armateur devant un tribunal pour répondre de l'incendie des marchandises chargées, cette prorogation de juridiction est sans effet à l'égard du chargeur que l'armateur appelle en garantie devant cet autre tribunal pour le soustraire à la juridiction dont il relève d'après le contrat. — Crailsheimer et Felsenheld c. Cie Générale Transatlantique et Lechartier. — Rouen, 15 mars 1893, VIII, p. 649.

51. BELGIQUE. — *Affrètement. Contrat conclu à l'étranger, entre étrangers. Retard dans la mise en charge. Tribunal du lieu de la livraison. Compétence.* — Même dans le cas où les parties en cause sont étrangères, et où le contrat qui sert de base à la demande a été conclu à l'étranger, est compétent le tribunal du lieu où la cargaison devait être délivrée, même lorsque le débat porte sur un retard dans la mise en charge du navire. — Anvers, 10 février 1890, V, p. 691.

52. *Circonstance déterminant la compétence, tombant au cours de la procédure. Tribunal belge. Compétence.* — S'il devient constant, au cours de la procédure, que la circonstance qui semblait déterminer la compétence n'existait pas en réalité, cela importe peu, si le fait ainsi mis au jour était loin d'être nettement établi au début de l'instance. — Cap. de Weerdt c. Liverpool, Brazil and River Plate Co. — Bruxelles, 30 janvier 1889, V, p. 90.

53. *Navire. Fréquentation d'un port. Domicile.* — Le fait de fréquenter un port avec un navire n'a, sauf des cas exceptionnels, aucune portée sous le rapport du domicile et de la résidence. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. Liverpool, Brazil and River Place Steam Navigation Company Limited. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

54. *Navire. Station à Anvers. Tribunaux belges. Absence de juri-*

diction sur l'équipage. — Une courte station faite à Anvers par un navire, loin de son port d'attache, ne saurait à elle seule attribuer juridiction en matière civile et commerciale aux tribunaux belges sur tous ceux qui commandent le vaisseau ou font partie de son équipage. L'article 419 C. proc. civ., qui déclare que toutes assignations données à bord à la personne assignée seront valables, se borne à établir une règle de procédure particulière aux cas d'urgences énumérés aux articles 417 et 418 qui le précèdent, et n'a nullement pour but de modifier les principes de la compétence territoriale, en ce qui touche les marins. S'il en était autrement, la disposition dont s'agit aurait été formellement abrogée par l'article 54 L. 25 mars 1876. — Longmeyer c. Carnegie. — Bruxelles, 1er juin 1892, IX, p. 254.

55. EGYPTE. — *Connaissement. Attribution de juridiction. Nullité. Tribunaux mixtes. Compétence.* — L'énonciation d'un connaissement qui défère au juge du port d'attache d'une compagnie de navigation étrangère toutes demandes en dommages-intérêts pouvant résulter de la convention, ne saurait prévaloir ni soustraire la connaissance du différend au tribunal mixte, compétemment saisi, en vertu de l'article 35 § 7 du Code de procédure civile et commerciale, comme étant le tribunal du lieu du contrat. — Navigation Générale Italienne Florio-Rubattino c. Gustave Metz. — Alexandrie, 25 mai 1892, VIII, p. 146.

56. *Indication d'un lieu de paiement. Attribution de compétence. Condition. Fait du défendeur ou de son représentant. Agents d'une compagnie de transports. Impossibilité de s'engager les uns les autres.* — En matière de commerce, l'indication d'un lieu de paiement n'emporte attribution de compétence pour le tribunal dans le ressort duquel le jugement doit avoir lieu, que si elle émane du défendeur lui-même ou d'une personne ayant qualité pour l'engager. Par suite, l'agent d'une Compagnie propriétaire d'un navire, simple représentant de cette Compagnie pour les faits rentrant dans les limites de son mandat, actionné en paiement d'une dette contractée par le capitaine du navire au cours de la navigation et que celui-ci déclare payable en la ville où réside ledit agent, et par ce dernier, est fondé à soulever l'exception d'incompétence du tribunal de son domicile, les agents d'une même compagnie ne pouvant s'obliger réciproquement les uns les autres en leur qualité, bien qu'ils puissent obliger par leurs faits et gestes la compagnie elle-même chacun en ce qui concerne son mandat. — Bell's Asia Minor Steam Navigation Company c. Ahmed Hassan Skandarani. — Alexandrie, 7 février 1894 X, p. 318.

57. *Société. Agence. Tribunal du lieu. Compétence limitée.* — Une société ne peut être assignée au lieu où elle a une agence que pour les opérations concernant cette agence ou pour des faits qui se sont passés dans son ressort; mais elle ne saurait l'être lorsqu'il s'agit d'affaires qui concernent uniquement le siège social. — Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

58. *Société. Succursale. Agence. Représentant. Commerçant pour son propre compte. Assignation au tribunal de son domicle. Incompétence.* — Le mot de *succursale*, au sens de l'attribution de compétence admise par l'article 55 § 3 Code de procédure, suppose un établissement constituant une émanation du siège social, desservi par un personnel à ses gages, ne s'occupant que de ses affaires et propre à faire acquérir, au lieu de son fonctionnement, un véritable domicile au siège social. Tel n'est pas le cas d'une agence desservie par un simple représentant qui ne s'occupe pas exclusivement des affaires de la Société, mais qui, en dehors de la représentation d'une ou plusieurs compagnies, s'occupe encore pour son propre compte d'affaires de commerce. La Société ne peut donc être assignée au domicile de ce représentant pour des faits auxquels il est resté étranger et qui se sont passés en dehors du territoire sur lequel s'étend la juridiction du tribunal de ce domicile. — Bell's Asia Minor Steam Navigation Cie c. Ahmed Hassan Skandarani. — Alexandrie, 7 février 1894, X, p. 318.

59. ETATS-UNIS. — *Crime à bord d'un navire belge. Autorités locales.* — Les autorités locales sont compétentes pour connaître d'un homicide commis à bord d'un navire belge, an-

cré dans un port des Etats-Unis, à la suite d'une dispute entre deux Belges appartenant à l'équiqage du navire, bien que le crime ait eu lieu dans l'entrepont et n'ait eu pour témoins que les autres membres de l'équipage. Les pouvoirs des consuls ne visent que le maintien de l'ordre à bord, et ces fonctionnaires n'ont aucune qualité pour réprimer les tentatives de nature à troubler l'ordre public du pays. — Cour suprême des Etats-Unis, 10 janvier 1887, II, p. 721.

60. ITALIE. — *Art. 420 Code de procédure français. Lieu de promesse. Lieu de consignation. Compétence.* — Selon l'article 420 Code de procédure civile français (art. 90, 91, 105, n° 2, Code de procédure italien), est compétent le juge du lieu de la promesse et de la consignation de la marchandise, ainsi que de celui où l'obligation doit être exécutée ou l'a été. — Pirandello c. Espallac. — Cassation Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

61. *Connaissement. Attribution de juridiction. Validité.* — Est licite la clause d'un connaissement attribuant compétence aux tribunaux du port d'attache du navire pour connaître des actions contre la compagnie de transports maritimes à qui appartient ce navire. — Spivelli c. Compagnie de navigation générale italienne. — Lucques, 5 avril 1886, II, p. 464.

62. *Consignataire permanent d'une compagnie. Représentation. Action dérivant de l'affrètement. Lieu de sa résidence. Compétence.* — Le consignataire permanent d'une compagnie de navigation est un véritable mandataire et représentant de cette compagnie ; par suite, les actions dérivant du contrat de transport ou d'affrètement peuvent être portées devant l'autorité judiciaire du lieu où réside ce consignataire (art. 872 Code de commerce). — Testa, Altobelli c. Holme et Henderson frères. — Naples, 29 août 1894, X, p. 646.

63. *Créance. Appréciation. Tribunal du lieu de la saisie. Contrat d'enrôlement* — L'autorité judiciaire du lieu où a été effectuée la saisie du navire ne peut être appelée à connaître du mérite de la créance à raison de laquelle cette saisie a été accordée, que si elle est à la fois compétente « *ratione materiæ* » et « *ratione loci* ». Ainsi, elle n'est pas compétente pour connaître de la créance résultant d'un contrat d'enrôlement, si ce n'est pas dans le lieu où a été saisi le navire que ce contrat a été conclu, et si, en outre, les parties en cause n'y ont pas leur domicile respectif. — Lagresti c. Zerilli. — Catane, 17 avril 1891, VII, p. 459.

64. TUNISIE. — *Clause attribuant compétence à un tribunal déterminé. Validité.* — Est licite la clause d'un connaissement attribuant compétence aux tribunaux du port d'attache du navire pour connaître des actions contre la compagnie de transports maritimes à qui appartient ce navire. — El Hadj Abdella Mabouli c. Cie de navigation italienne ; — Tunis, 25 octobre 1888. IV, p. 478. — Ghiggino c. Cie Transatlantique ; — Sousse, 13 décembre 1888, IV, p. 603. — Eyriès c. Cie Transatlantique ; — Tunis, 17 novembre 1888, IV, p. 605. — Cie Det Forenede c. Maareck ; — Tunis, 11 janvier 1894, X, p. 505.

65. *Clause attribuant compétence à un tribunal déterminé. Incompétence relative.* — L'incompétence qui découle de la clause d'un connaissement attribuant compétence à un tribunal déterminé est purement relative et doit être proposée *in limine litis*. — Lambert c. Cie Transatlantique. — Tunis, 28 mars 1889, V, p. 142.

66. *Clause attributive de juridiction. Incompétence relative. Renonciation tacite.* — Les parties peuvent renoncer à une pareille clause. Cette renonciation n'a pas besoin d'être expresse, mais peut résulter notamment de ce que la compagnie de transports a accepté, par deux fois et sans aucune réserve, la nomination d'un expert par le tribunal de droit commun, ainsi que la fixation de l'affaire à une audience de ce tribunal pour la discussion du fond du litige.— Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

67. *Compagnie de navigation. Vol. Juge de paix du port de débarquement. Compétence.*—L'action en responsabilité intentée par un voyageur contre une compagnie de navigation maritime , à raison d'un vol commis à bord d'un paquebot de ladite compagnie, est vala-

blement portée devant le juge de paix du port de débarquement de ce paquebot, où cette compagnie a une agence, bien que le vol ait eu lieu dans le port d'embarquement. — Mouraud c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 27 février 1890, VI, p. 214.

68. *Surestaries. Tribunal du lieu de paiement.* — Le tribunal du lieu où doit se faire le règlement du fret est compétent pour connaître de l'action en surestaries, soit que les surestaries soient considérées comme un complément du fret, soit, au contraire, qu'elles le soient comme une créance d'indemnité pour retard dû au port de charge (art. 410 C. pro.) — Cap. Kutzuleris c. Société des Battignolles et Metzelès. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

CHAPITRE VI

Compétence en matière d'abordage.

69. FRANCE. — *Quasi-délit commercial. Tribunal du lieu. Art. 420 Code de procédure.* — L'abordage qui s'est produit entre un bateau-pilote et un steamer, dans les eaux du Hâvre, peut donner lieu, s'il y a faute, à une action, qui sera compétemment portée devant le tribunal de commerce dudit port. En effet, l'abordage maritime fautif est un quasi-délit commercial, et il est de principe que le quasi-délit commercial fait naître, au lieu même où il a été commis, l'obligation de le réparer. L'article 420 du Code de procédure civile, qui régit spécialement la compétence des tribunaux de commerce, est donc ici justement invoqué dans ses deux derniers paragraphes (lieu de la promesse et lieu du paiement). Par le mot paiement, on doit entendre l'exécution de toute obligation commerciale, aussi bien celle naissant d'un quasi-délit que toute autre. — Beaufils c. cap. Berthomé et Cie Anonyme de remorquage de Rochefort. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 241.

70. *Corps mort. Course nautique.* — L'abordage est le choc de deux bâtiments propres à la navigation, et il n'y a pas à distinguer si ce choc s'est produit à un moment ou l'un de ces deux bâtiments, détourné temporairement de sa destination habituelle, formait provisoirement corps mort et servait de limite dans des courses nautiques ; il y a donc lieu, malgré cette circonstance, d'appliquer à la collision toutes les règles de l'abordage, notamment les articles 407, 435, 436 du Code de commerce, ainsi que les règles de la compétence commerciale. — Luce c. Lerolland. — Caen, 3 mars 1885, II, p. 261.

71. *Action en indemnité. Tribunal du défendeur.* — L'action en indemnité, pour dommages causés par un abordage, étant personnelle, doit être portée, selon le droit commun, devant le tribunal du domicile du défendeur. Elle ne saurait donc être valablement introduite devant le tribunal dans l'arrondissement duquel a eu lieu le sinistre, car, à supposer la condamnation du défendeur, c'est au domicile de celui-ci que devrait être effectué le paiement de cette condamnation. Il en est ainsi surtout, lorsque les réparations faites au navire sinistré l'ont été dans l'arrondissement d'un autre tribunal et que le défendeur, qui décline la responsabilité de l'abordage, ne s'est nullement engagé à payer dans un lieu plutôt que dans un autre les dommages-intérêts auxquels il pourrait être éventuellement condamné. — Cap. Le Hoerff c. cap. Valette. — Paimbœuf, 8 février 1895, X, p. 785.

72. *Tribunal du défendeur.* — L'action en responsabilité d'un abordage doit être portée devant le tribunal du domicile du défendeur, seul compétent pour en connaître, les règles exceptionnelles de compétence écrites dans les articles 435 , 436 du Code de commerce et 420, § 3, du Code de procédure civile étant inapplicables. — Devès c. Bouteiller et Colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892, VIII, p. 16.

73. *Navires étrangers. Eaux françaises. Tribunal du lieu.* — En cas d'abordage entre deux navires, même appartenant tous deux à des nationalités étrangères, dans les eaux françaises, le tribunal du lieu est compétent pour connaître de l'action en réparation des avaries causées par le navire abordeur au navire abordé. Il en est surtout ainsi, lorsque celui des deux navires étrangers, qui décline la compétence, a lui-même saisi, à l'origine de la contestation, le tribunal français du lieu de l'abordage. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taco-

net. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

74. *Abordage en pleine mer. Navires français et étrangers. Art. 14 Code civil.* — La règle de l'article 14 du Code civil est applicable spécialement au cas d'une action en responsabilité, dirigée par le capitaine et l'armateur d'un navire français, contre le capitaine et l'armateur d'un navire étranger, à raison d'un abordage survenu en pleine mer entre deux navires. — Hendrick, Wilson Sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

75. *Etranger. Art. 14 du Code civil. Tribunal du premier port de relâche. Incompétence.* — Le tribunal du premier port de relâche n'est pas compétent pour connaître à l'égard d'un étranger des suites d'un abordage, bien que la société française demanderesse y ait une agence.— Cie Gén. Transatlantique c. Gie la Véloce. — Nice, 4 janvier; — Aix, 28 février 1889, IV, p. 564, 660.

76. *Tribunal français. Capitaine étranger. Déboutement. Défendeur. Demande reconventionnelle. Dommages-intérêts. Compétence des juges français.* — Le tribunal français, devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur, le condamner à des dommages intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet.— Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

77. *Action contre une colonie. Autorité administrative. Incompétence.* — L'autorité judiciaire est compétente à l'exclusion de l'autorité administrative pour connaître de l'action intentée contre une colonie, comme propriétaire armateur d'un navire colonial. — Devès c. Bouteiller et Colonie du Sénégal. — Cassation, 3 août 1892, VIII, p. 16.

78. BELGIQUE. — *Abordage en pleine mer. Loi anglaise. Citation. Territoire anglais.*— D'après les lois anglaises, en cas d'abordage en pleine mer, l'armateur anglais ne peut citer le propriétaire du navire étranger que si ce navire est saisi en Angleterre (*actio in rem*), ou si la citation (*writ*) est remise au défendeur étranger sur le territoire anglais. — Cap. de Weerdt et Cockerill c. cap. Graham, Liverpool Brazil and River Plate Steam navigation Company, etc. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

79. *Abordage en pleine mer. Obligation née ou devant être exécutée en Belgique. Inapplication.* — L'obligation née d'un abordage ne rentre pas sous l'application de la disposition de la loi de 1876, qui déclare les tribunaux belges compétents, lorsque l'obligation qui sert de base à l'action est née ou doit être exécutée en Belgique, lorsque l'abordage a eu lieu en pleine mer. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Craham. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

80. *Abordage à l'étranger. Défendeurs étrangers. Expertise. Tribunal belge.* — Un tribunal belge est compétent pour ordonner une expertise, même lorsque les défendeurs sont étrangers, et que le quasi-délit (abordage), qui sert de base à l'action de demandeurs, à eu lieu à l'étranger, cette expertise étant une mesure provisoire, même lorsqu'elle porte sur les causes de l'abordage. — De Decker et consort c. cap. Tiénan, cap. Zambelli et l'Adria Navig. Cie. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

81. *Abordage à l'étranger. Navires étrangers. Fond. Incompétence. Mesures provisoires. Expertise.* — Le juge belge est incompétent pour connaître du fond du litige, lorsque l'abordage a eu lieu en pays étranger entre deux navires de nationalité étrangère. Mais il peut, dans ce cas, ordonner des mesures provisoires et conservatoires, notamment une expertise pour taxer les avaries et rechercher les causes de l'abordage. — Joseph Gronkel c. cap. Mac-Kemna. — Anvers, 1er août 1885, I, p. 396.

82. *Abordage. Etranger. Loi du 25 mars 1873. Un seul défendeur domicilié en Belgique.* — Si les tribunaux belges sont compétents à l'égard de tous les défendeurs, lorsque l'un d'eux a en Belgique son domicile ou une résidence, ce n'est que pour autant que ce dernier soit une partie sérieuse, personnellement intéressée au procès. Il ne suffit pas

que les demandeurs aient pu croire de bonne foi devoir mettre en cause le défendeur belge, fût-ce même d'une manière alternative avec un autre défendeur et en ordre subsidiaire, si, en réalité, ce défendeur est totalement étranger à la contestation depuis l'origine et dans toutes les phases de la procédure. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

83. *Abordage. Saisie conservatoire. Demande en validité. Action en dommages-intérêts. Procès unique. Connexité. Loi du 25 mars 1876.* — L'action en validité de saisie conservatoire (dans l'espèce la mise à la chaîne d'un navire) et en paiement de dommages-intérêts du chef d'un abordage, constitue, dans la forme comme au fond, un procès unique, et l'autorisation de saisir conservatoirement, la permission de citer à bref délai ou l'obligation de donner caution, n'est, en fait, et ne peut être, en droit, qu'un accessoire de la demande principale. Tout ce qui, dans ladite action, excède les attributions du juge consulaire ne peut être considéré comme pendant devant ce dernier, qui n'a, à cet égard, qu'un seul pouvoir, celui de se dessaisir. L'article 52, 6°, de la loi du 25 mars 1876, qui déclare que les tribunaux belges sont compétents vis-à-vis des étrangers, quand la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge, n'est pas applicable. — Cap. Grifnick c. cap. Pande.— Bruxelles, 6 janvier 1894, IX, p. 757.

84. EGYPTE. — *Abordage. Avaries. Tribunal du défendeur.* — L'action en réparation d'avaries causées par abordage est une action personnelle qui doit être intentée devant le tribunal du domicile du défendeur.— Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

85. *Abordage. Tribunal du lieu de la protestation.* — Les articles 274 et 275 du Code maritime qui prescrivent au capitaine du navire abordé de protester sous peine de déchéance et de signifier sa protestation dans le premier lieu où il pourra agir, ne sont pas attributifs de compétence au tribunal de ce lieu. — Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

86. *Avarie commune. Art. 249. Abordage. Inapplication.* — Les articles 249 et suivants qui règlent la compétence en matière de jet et d'avarie commune ne sont pas applicables à l'abordage. — Norddeutscher Lloyd c. Mazella. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

87. ESPAGNE. — *Abordage. Navire espagnol et navire anglais. Juridiction civile.*— La juridiction civile est seule compétente pour connaître des procès qui s'élèvent sur le territoire espagnol entre Espagnols, entre étrangers et Espagnols ; et notamment pour l'action en responsabilité d'un abordage survenu dans l'estuaire de Bilbao entre un navire espagnol et un navire anglais. — Société de Biscaye c. Ch. Stewart. — Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

88. ITALIE. *Actions d'abordage. Juge du domicile du défendeur.*— Les règles de compétence établies par l'art. 873 Com., pour les actions dérivant de l'abordage sont simplement facultatives et ne sont point exclusives de la compétence du juge du lieu du domicile du défendeur. — Evan Evans c. Navigation Italienne. — Gênes, 11 février 1886, II, p. 217.

89. *Abordage. Tribunal du lieu. Compétence facultative.* — La compétence du tribunal du lieu où s'est produit l'abordage de deux navires ou du lieu le plus proche n'est que facultative, et celui qui se prétend victime de l'abordage peut invoquer la compétence du droit commun. En outre de la réciprocité, dont s'agit à l'article 105 Code de procédure civile, le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou quasi-délit, et le président de ce tribunal est compétent pour accorder, le cas échéant, une saisie conservatoire. — Mortola et autres c. Cie Fraissinet. — Gênes, 15 février 1893, VIII, p. 614.

90. *Abordage. Tribunal premier saisi. Droit de recourir à un autre.* — Dans l'hypothèse où plusieurs tribunaux peuvent être compétents pour connaître d'un litige, le fait qu'un tribunal a été saisi le premier, n'implique pas de renonciation au droit de recourir à un autre, et le juge posté-

rieurement saisi ne peut se déclarer incompétent en se fondant uniquement sur cette prétendue renonciation. — La Véloce c. Transports Maritimes. — Cassation, Turin, 30 juillet 1890, VI, p. 487.

CHAPITRE VII

Compétence en matière d'avaries.

91. FRANCE. — *Avarie grosse. Règlement. Tribunal du port de reste.* — La demande en règlement d'avarie commune doit être poursuivie devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve le port de déchargement du navire. En conséquence, lorsque les parties ont d'abord procédé à un règlement amiable et que plus tard, en l'état de la nullité de ce premier règlement, l'un des intéressés désire procéder à un règlement régulier, c'est devant le tribunal du port de déchargement, seul compétent pour en connaître, que la demande formée à cet effet doit être portée. — Guichard frères c. Ferran. — Marseille, 18 août 1887, III, p. 320. — Piganeau c. Cazalis. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

92. *Avarie grosse. Règlement. Tribunal du port de reste. Convention contraire.* — Cette règle de compétence n'est pas d'ordre public, et l'on peut convenir que le règlement sera fait ailleurs qu'au port de déchargement; mais, pour déplacer la juridiction, il faut l'accord unanime des intéressés. — Piganeau c. Cazalis. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

93. *Avarie grosse. Règlement. Relâche forcée. Fin de voyage. Port de déchargement. Tribunal. Compétence.* — Quand, par suite d'événement de force majeure, un navire termine son voyage dans un port de relâche, c'est ce port qui doit être considéré comme lieu de déchargement dans le sens de l'article 414 du Code de commerce, et c'est le tribunal de commerce de l'arrondissement qui est compétent pour statuer sur les difficultés relatives au règlement d'avaries. — Huau c. Visdeloup. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 476.

94. *Assureurs. Règlement d'avaries. Intervention. Recours de l'assuré. Compétence de droit commun.* — Le règlement d'avaries communes ne lie l'assureur que s'il a été fait judiciairement et par le tribunal compétent, c'est-à-dire en conformité des art. 414 et 416 du Code de commerce. En conséquence, lorsqu'il a été mis en cause dans une instance entre l'armateur et les chargeurs tendant à établir ce règlement, l'assureur a qualité pour invoquer la compétence spéciale organisée par les articles précités, même dans le cas où les intéressés directement à la contribution (l'armateur et les chargeurs) renoncent à s'en prévaloir. Dans ce cas, ne s'applique pas la disposition de l'art. 181 C. pr. civ. relative à la garantie, l'assureur appelé en intervention par l'assuré n'ayant pas la qualité de garant. Mais cette compétence spéciale ne peut être invoquée par l'assureur, lorsque l'assuré exerce son recours direct contre lui en vertu d'un règlement d'avaries régulièrement établi. — Piganeau c. Cazalis et assureurs. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

95. *Classement d'avaries. Expertise amiable. Rapport. Sentence arbitrale. Assimilation impossible. Appel. Non-lieu. Tribunal de première instance. Compétence.* — On ne peut, en matière arbitrale surtout, déroger au principe de l'appel comme voie de recours du droit commun, que dans le cas de renonciation formelle des parties. Mais il ne saurait être question d'appel sur une expertise amiable, qui, d'après la convention qui l'a précédée, ne devait avoir, dans l'intention des parties, aucun caractère définitif et obligatoire et ne constituait donc pas une sentence arbitrale proprement dite. Spécialement, si le capitaine du navire dont le corps et la cargaison ont été avariés et les assureurs de ce navire et de cette cargaison, ont, par un accord amiable, confié à des experts-répartiteurs le soin d'opérer, s'il y a lieu, un classement d'avaries, et si ces experts ont conclu contre le classement, la difficulté peut être valablement portée par le capitaine devant le tribunal de première instance. Et les assureurs peuvent d'autant moins exciper de l'irrecevabilité de cette demande qu'ils l'ont eux-mêmes admise devant le tribunal en lui demandant l'homologation du rapport d'experts. — Assureurs c. cap. Delaplanche. — Rouen, 12 juillet 1893, IX, p. 465.

96. *Marchandise avariée. Action*

contre le capitaine et l'assureur. Action unique. Même tribunal compétent. — Le réceptionnaire d'une marchandise avariée a le droit de citer devant le même tribunal le capitaine et l'assureur tous deux éventuellement responsables de l'avarie. L'assureur domicilié sur une autre place que le port d'arrivée ne peut exciper de ce qu'il est tenu de l'avarie par d'autres causes que le capitaine pour demander son renvoi devant ses juges naturels. — Molinari et Cie, Vaïsse et Cie c. cap. Scott et Union Marine Insurance Co. — Marseille, 25 juillet 1888. IV, p. 436.

CHAPITRE VIII

Compétence en matière de saisie.

97. France. — *Saisie. Forme. Juridiction civile.* — Les difficultés touchant la validité, au point de vue de la forme, d'une saisie pratiquée sur un navire sont de la compétence exclusive des tribunaux civils. Spécialement, si un armateur, autorisé par justice à saisir un navire à la suite d'un abordage, s'est borné à signifier au capitaine du port des défenses à la délivrance des papiers de bord, la question de savoir si ces actes sont ou non assimilables à une saisie et ont ou non un caractère commercial échappe à la compétence du tribunal de commerce. Ce tribunal ne peut donc statuer sur une demande en décharge de la caution fournie contre mainlevée de ces divers actes, dont il n'a pas le pouvoir d'apprécier la nature. — Smith Allan, Brown et joints, Cap. Baster et King, c. Bensande et Cie, Fehr et Cie, et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

98. *Contestation entre étrangers. Saisie conservatoire.* — Les tribunaux français sont compétents, même entre étrangers, pour apprécier la régularité quant à la forme d'une saisie conservatoire pratiquée sur un navire étranger. — Strauss c. Workman Clarck. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

99. *Défendeur étranger. Navire. Saisie et caution ordonnées par un tribunal français. Juridiction française. Incompétence sur le fond.* — La saisie d'un navire et la dation de caution ordonnées par un tribunal français, n'étant que des mesures provisoires, peuvent être ordonnées par le tribunal d'un port, sans que ce tribunal soit compétent pour examiner la démarche au fond. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 18 juin 1892, IX, p. 213.

100. Angleterre. — *Matelots norvégiens. Salaires. Saisie. Consul.* — Les tribunaux anglais ne sont pas compétents pour ordonner la saisie d'un navire norvégien au bénéfice des matelots qui n'ont pas reçu leurs salaires ; l'action doit être portée devant le consul de Norvège. — Norden c. Bristol, Browne et Wilson. — Cour du shériff de Glascow, 13 mai 1888, IV, p. 446.

101. Belgique. — *Navire. Saisie dans un port. Ajournement dans un autre. Citation en référé.*—Quoique le navire ait été saisi conservatoirement et mis à la chaîne dans un port, s'il n'est pas allégué que le capitaine a été ajourné au principal devant le tribunal dudit port, on ne saurait se baser sur l'article 55, 4°, de la même loi, pour faire décider qu'une demande urgente doit être portée devant le juge de référé de même lieu, et non devant le juge compétent d'après le droit commun. — Veuve van Praeyenhoven c. cap. Sheriff. — Référé d'Anvers, 27 novembre 1894, X, p. 628.

102. *Saisie conservatoire. Autorisation du président. Demande en validité. Intention d'exécution forcée. Tribunal de commerce. Incompétence.* — Quand l'ordonnance du président du tribunal de commerce autorisant une saisie conservatoire n'est critiquée ni en elle-même, ni dans les effets qu'elle pourrait produire jusqu'à la décision finale, et que c'est pour faire prononcer, par un seul et même jugement, une condamnation au fond et le maintien ultérieur de la saisie, que le plaideur demande que celle-ci soit déclarée bonne et valable, l'action tend, en réalité, à convertir la saisie conservatoire en saisie-exécution et à assurer à l'avance au saisissant l'exécution forcée de la condamnation principale qu'il réclame en même temps. En retenant, dans ces circonstances, la connaissance de la contestation, au lieu de se déclarer incompétent à raison de la matière, le juge viole l'arti-

cle 14 de la loi du 25 mars 1876, qui défend aux tribunaux de commerce de connaître de l'exécution de leurs jugements. — Cap. Griffnick c. cap. Pande. — Bruxelles, 6 janvier 1894, IX, p. 787.

103. *Saisie conservatoire. Validation impossible. Ordonnance. Difficultés d'exécution. Tribunaux civils.* — En dehors des difficultés qui peuvent s'élever à l'occasion de l'exécution de l'ordonnance qui l'autorise, une saisie conservatoire n'est pas par elle-même susceptible de validation. Le juge consulaire ne pourrait, sans contrevenir à l'article 14 L. 25 mars 1876, connaître d'une difficulté inhérente à l'exécution de l'ordonnance ; c'est aux tribunaux civils qu'il appartient de la trancher. — Longmeyer c. Carnegie. — Bruxelles, 1er juin 1892, IX, p. 254.

104. *Saisie-arrêt. Etrangers. Tribunal civil.* — Le législateur de 1876 a voulu consacrer, en l'étendant aux matières commerciales, la doctrine ancienne et la jurisprudence déjà antérieurement acquise, pour les saisies-arrêts formées en Belgique, par des étrangers à charge d'autres étrangers ; il a entendu déroger, en ce qui les concerne, aux principes qui régissent, pour les tribunaux du royaume, leur compétence d'attribution ; la contestation, tant au fond que pour la forme, est de la compétence exclusive du tribunal civil. — Anvers, 6 novembre 1890, VI, p. 569.

105. *Saisie-arrêt. Demande en validité ou mainlevée. Etrangers.* — L'article 52, § 5, de la loi du 25 mars 1876 attribue expressément compétence aux tribunaux belges pour statuer sur les demandes en validité ou en mainlevée de saisies-arrêts formées dans le royaume, même entre parties étrangères, et il n'y a pas lieu de renvoyer le demandeur étranger à se pourvoir au fond contre le défendeur devant la justice de son pays. — Georges Doriza c. Cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468.

106. ITALIE. — *Saisie. Demande en soulèvement.* — C'est devant la juridiction qui a ordonné la saisie du navire que doit être portée la demande en soulèvement de cette saisie. — Lagresti c. Zerilli. — Catane, 17 avril 1891, VII, p. 459.

107. TUNISIE. — *Navire. Saisie conservatoire. Demande en validité ou en mainlevée. Tribunaux civils.* — Les tribunaux de commerce sont incompétents pour connaître d'une demande en validité ou en mainlevée de saisie conservatoire pratiquée sur un navire, en vertu d'une ordonnance de leur président. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

108. *Navire. Saisie conservatoire. Difficultés. Tribunaux civils.* — Il n'appartient pas au tribunal de commerce de connaître des difficultés soulevées par la saisie conservatoire d'un navire. En conséquence, le capitaine n'est pas fondé à alléguer l'illégitimité de la saisie devant un tribunal de commerce, s'il n'a pas, au moment même de la saisie, fait assigner le créancier saisissant devant la juridiction compétente pour faire lever cette saisie. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelès. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

CHAPITRE IX

Compétence relative aux étrangers.

109. FRANCE. — *Etranger. Allemand cité en France. Traité de Francfort. Traitement de la nation la plus favorisée.* — L'art. 11 du traité de Francfort ne s'applique qu'aux questions douanières, et l'étranger allemand cité en France ne peut invoquer le bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée, notamment de la Suisse. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

110. *Contestation entre étrangers. Navire. Propriété. Incompétence.* — Les tribunaux français sont incompétents entre étrangers sur les contestations relatives à la propriété du navire, sans que le demandeur puisse invoquer les art. 608 du Code de procédure civile et 210 du Code civil. — Strauss c. Workman Clarck. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

111. *Contestation entre Français et étranger. Français demandeur. Obligation contractée par lui. Tribunaux français. Incompétence. Code étranger. Attribution de juridiction au tribunal français. Inapplication.* — Un tribunal de commerce français est incompétent pour connaître d'une con-

testation entre une compagnie maritime française et une compagnie maritime étrangère, si cette dernière, bien que défenderesse au procès, n'a en fait contracté aucune obligation à l'égard de l'autre compagnie, et que ce soit la compagnie française, demanderesse, qui se trouve obligée au regard de la compagnie étrangère. En l'espèce, l'art. 14 du Code civil ne peut recevoir son application pour distraire la compagnie étrangère de ses juges naturels. Le déclinatoire d'incompétence ne saurait d'ailleurs être écarté par l'application des dispositions du Code de commerce de l'Etat auquel appartient la compagnie défenderesse, alors que ces dispositions sont en opposition avec celles de la loi française. — Cie des Chargeurs Réunis c. Cie Mala Real Portugueza. — Seine, 26 août 1891, VII, p. 132.

112. *Affrètement. Charte-partie faite à l'étranger. Exécution en France.* — Les tribunaux français ont qualité pour connaître des difficultés nées à l'occasion d'une convention (une charte-partie, dans l'espèce) faite en Angleterre entre deux Anglais, quand cette convention doit être exécutée en France. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

113. *Affrètement. Affréteur et armateur anglais. Fret payable au retour. Contestation sur le règlement.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

114. *Art. 14 Code civil. Obligations résultant d'un délit ou quasi-délit. Appplication.* — La règle de compétence, inscrite dans l'art. 14 Code civil, et qui autorise à traduire un étranger, même non résidant en France, devant les tribunaux français, pour l'exécution des obligations par lui contractées soit en France, soit à l'étranger, envers des Français, est générale et absolue; elle s'applique non seulement au cas d'une obligation contractuelle, mais aussi d'une obligation dérivant d'un délit ou d'un quasi-délit. — Hendrick, Wilson Sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675. — Rouen, 10 août 1892, VIII, p. 35.

115. *Art. 14. Renonciation.* — Le droit conféré par l'article 14 du Code civil, au Français, d'actionner l'étranger devant un tribunal français est absolu, et le Français ne peut être déclaré déchu de ce droit qu'autant qu'il y aurait renoncé d'une façon manifeste. — La Véloce c. Cie Gén. Transatlantique. — Paris, 26 janvier 1891, VI, p. 642.

116. *Art. 14 Code civil. Abordage. Défaut de renonciation.* — La renonciation au bénéfice de l'article 14 du Code civil ne résulte pas de l'échange d'actes extrajudiciaires à l'étranger, ni de la comparution des agents d'une compagnie devant un tribunal étranger, quand cette comparution a eu lieu sous toutes réserves. — Cie Gén. Transatlantique c. Cie La Véloce. — Nice, 4 janvier; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

117. *Art. 14. Renonciation. Français cité à l'étranger. Appel d'un jugement par défaut. Conclusions au fond.* — Le fait par un Français, cité par un étranger devant un tribunal étranger, de conclure au fond sur l'appel d'un jugement par défaut, portant contre lui condamnation, alors surtout qu'il indique, dans ses conclusions, qu'il ne forme appel que pour empêcher le jugement de devenir définitif, ne saurait créer un contrat judiciaire, portant renonciation, de la part de ce Français, au droit d'actionner l'étranger, à l'occasion du même litige, devant les tribunaux français. — La Véloce c. Cie Générale Transatlantique. — Paris, 26 janvier 1891, VI, p. 642.

118. *Art. 14 du Code civil. Renonciation. Contrat de transport passé à l'étranger. Appréciation des juges du fond.* — Le Français peut renoncer au bénéfice que lui donne l'art. 14 du Code civil, d'assigner en France un étranger, même pour une obligation contractée à l'étranger. Les juges du fond apprécient souverainement, d'après les circonstances dans lesquelles un contrat de transport a été réalisé en pays étranger, que le Français a entendu faire cette renonciation et soumettre les contestations qui pourraient s'élever à la juridiction étrangère. — Coutelle et Cie c. la Cie des

chemins de fer d'Almanza à Valence. — Cassation, 16 mars 1885, I, p. 346.

119. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Clause compromissoire. Nullité.* — La renonciation au bénéfice de l'art. 14 du Code civil ne se présume pas, et il ne résulte pas de l'acceptation par un assuré français d'une police d'une compagnie étrangère déférant les contestations à un tribunal étranger. Cette clause serait nulle comme compromissoire. — Waller frères et Cie c. la compagnie l'Italia. — Aix, 24 mars 1886, II, p. 22.

120. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Art. 14 Code civil. Renonciation.* — L'article 14 du Code civil n'est pas d'ordre public et les parties peuvent y renoncer. Cette renonciation peut être tacite. Elle résulte suffisamment de la clause d'une police d'assurance ou d'un connaissement portant attribution de compétence à un tribunal étranger. — Cie Florio Rubattino c. Bernex; — Cass., 29 février 1888, III, p. 657. —Mante et Borelli c. Assurances générales de Venise ;— Marseille, 15 juillet 1888, IV, p. 172. — Cie Italia c. Waller frères ; – Cass., 13 mars 1889, IV, p. 626. — Moreau Daniel et Lebec c. Cie Gén. Transatlantique ; — Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15.— Cap. Durante c. Tsiropinas ; — Marseille, 7 décembre 1894, X, p. 608.

121. *Clause attributive de compétence. Art. 14 Code civil et 420 Code de procédure. Inapplication.* — L'article 14 du Code civil et l'article 420, § 2, du Code de procédure civile ne peuvent être invoqués en l'état d'une convention qui détermine le tribunal compétent en indiquant le lieu de la livraison et du paiement. — Hardel et Vautier c. Santaholma. — Rouen, 19 juillet 1893, IX, p. 170.

122. *Clause portant que les droits des parties seront déterminés par la loi allemande. Art. 14 du Code civil. Renonciation.* — La clause d'une police d'assurances qui, sans contenir attribution formelle de juridiction, porte que les droits des parties seront déterminés, conformément aux conditions d'assurances maritimes générales de 1867, établies sur la base du Code de commerce allemand, suivant les avis d'experts dans les principales villes d'Allemagne, constitue une valable renonciation au bénéfice de l'article 14. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft; —Rouen, 20 janvier 1899, V, p. 621. —Morisse c. Lévy. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

123. *Art. 14 Code civil. Etrangers. Assimilation aux Français. Société étrangère demanderesse. Succursale en France. Tribunaux français. Incompétence.* — La faveur de l'article 14 du Code civil, qui permet aux Français d'assigner les étrangers devant les tribunaux de France pour l'exécution des obligations contractées en France ou à l'étranger, peut être étendue aux étrangers. Mais cette assimilation ne peut être invoquée par une société étrangère ayant une succursale en France et demanderesse en vertu de contrats n'ayant pas été passés par cette succursale ou dans lesquels cette succursale n'était nullement intéressée. En conséquence, si une banque étrangère, ayant son siège à l'étranger, réclame à une compagnie de navigation étrangère et dont le siège est aussi à l'étranger, le montant d'avances faites à l'étranger pour les besoins d'un navire de cette compagnie et remboursables à l'étranger, les tribunaux français sont incompétents pour connaître de cette demande. L'existence en France d'une succursale de la banque demanderesse ne saurait faire échec à cette règle, alors que l'opération intéressait exclusivement une autre succursale située à l'étranger et que, si la défenderesse a, elle aussi, des succursales à l'étranger, elle n'en a aucune en France. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213.

124. *Etranger non admis au domicile. Art. 14. Inapplication.* — L'étranger qui n'a pas été autorisé à établir son domicile en France ne peut invoquer l'art. 14 C. civ., pour attirer un étranger devant un tribunal français. — Strauss c. Workman Clarck. —Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

125. *Etranger cité en France, en vertu de l'art. 14 du C. civ. Loi étrangère. Application.* — L'étranger, qui se trouve ainsi traduit devant un tribunal français, en vertu de l'art. 14 du C. civil, ne peut se prévaloir de cette circonstance pour exiger que

le litige soit jugé d'après la loi française et non d'après la loi de son pays. L'art. 14 du C. civ. déroge en effet des règles de la compétence, mais il n'apporte aucune dérogation à l'application de droit qui doit régir les rapports établis entre Français et étrangers ; il n'impose pas la loi française comme règle de ces rapports ; il ne proscrit pas l'application de la loi étrangère, si cette dernière législation doit servir de règle au litige d'après les principes du droit commun. — Wilson son, Hendrick et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1889, III, p. 675.

126. *Etranger. Art. 14 du Code civil. Abordage. Tribunal du domicile du demandeur.* — L'article 14 du Code civil ne permet pas au Français de citer l'étranger devant n'importe quel tribunal français ; à défaut de domicile ou de résidence en France de la part de l'étranger, ce dernier doit être cité devant le tribunal du domicile du demandeur. — Cie Gén. Transatlantique c. Cie La Véloce.— Nice, 4 janvier ;— Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

127. *Français et étrangers. Art. 14 du Code civil. Compétence « ratione loci ». Matières commerciales. Etranger défendeur. Art. 420 de proc. civ. Application.* — Si, aux termes de l'art. 14 du Code civil, l'étranger peut être traduit devant les tribunaux de France pour des obligations contractées en pays étranger, il ne s'ensuit pas que le demandeur puisse à son gré l'assigner devant le tribunal de son propre domicile. On doit, pour déterminer celui des tribunaux français devant lequel l'action doit être portée, suivre les règles du droit commun tracées au Code de procédure civile. Spécialement, en matière commerciale, l'étranger défendeur peut invoquer l'art. 420 du Code de procédure civile et décliner la compétence de tout tribunal autre que celui dans l'arrondissement duquel le paiement devrait être effectué. En conséquence, le tribunal du lieu de destination d'un navire est compétent comme étant celui dans l'arrondissement duquel le fret doit être payé, pour connaître des contestations qui s'élèvent sur l'exécution du contrat d'affrètement. — Semensen et Faillite Herlofson c. Société de Raffinerie de Chantenay. — Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

128. *Etrangers. Recours en garantie. Tribunaux français. Incompétence.* — Les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur les recours en garantie que les diverses compagnies étrangères qui ont servi d'intermédiaires ont pu former entre elles. — Picard et Cie c. Lherbette, Kane et Cie c. Staveley et Cie et la compagnie l'Inmann.— Seine, 6 mars 1884 ; — Paris, 19 décembre 1885, I, p. 22, 489.

129. *Société étrangère. Succursale en France. Compétence des tribunaux français.* — Une société commerciale étrangère est valablement assignée en France lorsqu'elle y a une succursale. — Cie Hambourgeoise américaine c. Cie la Sphère. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33 ; Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

130. *Clause compromissoire. Partie domiciliée à l'étranger. Validité.* — Lorsqu'un Français traite avec un étranger et que l'acte constatant leurs accords porte que les difficultés qui pourront surgir seront soumises à un tribunal étranger, cette clause implique, de la part du Français, renonciation au bénéfice de l'art. 14 du Code civil. Pour que cette clause puisse être annulée comme clause compromissoire, en vertu de l'art. 1006 du C. de pr. civ., il faudrait que les conventions aient été faites en France. Mais ce motif n'existe pas, lorsque l'une des parties est domiciliée à l'étranger et que les conventions ont été formées par un simple intermédiaire chargé de transmettre les propositions d'une partie à l'autre. — Renaux c. Lenders et Cie. — Lille, 5 juillet 1886, II, p. 159.

131. *Action contre le transporteur et les assureurs. Clause compromissoire. Pluralité de défendeurs. Compétence.* — La clause compromissoire stipulée dans une police d'assurance n'est plus applicable lorsque l'instance que poursuit l'assuré comprend des tiers co-intéressés aux débats et co-défendeurs, le demandeur conservant en ce cas, aux termes de l'art. 59 du Code de procédure civile, le droit de citer tous les défendeurs devant le juge du domicile de l'un d'eux. — Huysmans c. Assureurs et Cyprien

Fabre. — Marseille, 19 octobre 1891, VII, p. 310.

Contrà. — En l'état d'une pareille clause, l'assuré ne peut pas invoquer l'article 59 du Code de procédure pour citer ses assureurs devant un tribunal de commerce, sous prétexte qu'il assigne en même temps et solidairement la compagnie de transport, les deux actions ayant une source absolument différente, et les défendeurs ne relevant pas de la même juridiction. — Assureurs c. Huysmans. — Aix, 23 mai 1892, VII, p. 664.

132. *Tribunaux français. Loi étrangère. Interprétation. Avaries. Jet à la mer.* — Les tribunaux français, régulièrement saisis d'une contestation entre le propriétaire d'objets jetés à la mer, dans un but de salut commun, et l'armateur du navire sont compétents à l'effet, s'il en est besoin, d'interprêter une législation étrangère et d'en appliquer les principes à la cause. — Vve Brigonnet et fils c. J. et P. Hutchison. — Cassation, 24 juin 1884, I, p. 344.

133. Angleterre. — *Clause d'arbitrage non mentionnée au connaissement. Tribunaux. Compétence.* — Une clause d'arbitrage contenue dans la charte-partie, encore relatée au connaissement, ne peut être invoquée pour la réclamation d'un manquant élevée en outre du connaissement. En l'état de cette clause, les tribunaux de droit commun sont seuls compétents. — Armateurs du « Président Garfield » c. Ralli. — Cour supr. de judicature, 17 juillet 1889, V, p. 682.

134. *Sauvetage. Etrangers. Premier port de relâche.* — La juridiction du premier port de relâche est compétente pour statuer sur une demande d'indemnité pour sauvetage effectué dans les eaux étrangères entre navires étrangers. — Falmouth, 3 octobre 1887, III, p. 608.

135. *Vente. Expédition caf à Londres. Tribunal du lieu de livraison.* — Lorsqu'une marchandise a été vendue pour être expédiée d'Amérique à Londres et livrée *caf* à Londres, la juridiction anglaise est compétente, en cas d'inexécution, du contrat par non conformité constatée à la livraison à Londres. — Barrow c. Meyer. — Haute Cour de justice, 28 mars 1888, IV, p. 170.

136. Belgique. — *Clause compromissoire. Loi du lieu d'exécution du contrat. Loi française. Nullité. Loi du lieu du contrat. Loi belge.* — La jurisprudence française frappe de nullité toute clause compromissoire, comme contraire à des dispositions de procédure qui sont d'ordre public. Il n'y a donc pas à tenir compte de cette clause, même si la convention a été faite en Belgique, quand c'est en France que la clause compromissoire doit recevoir son exécution. — F. Kronkeimer c. God. Furst. — Anvers, 16 mars 1887, III, p. 83.

137. *Etranger possédant un cabinet d'affaires en Angleterre. Tribunal anglais. Compétence. Réciprocité.* — Suivant la législation anglaise, l'étranger peut être cité devant les tribunaux de ce pays s'il y possède un bureau d'affaires (*office of business*) ; par réciprocité, un citoyen anglais possédant semblable office en Belgique peut être assigné devant une juridiction belge. — Cap. de Weerdt c. Liverpool, Brazil and River Plate C°. — Bruxelles, 31 janvier 1889. — V, p. 90. — *Contrà*, Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

138. Danemark. — *Navires étrangers. Sauvetage. Loi danoise. Application.* — La question doit être tranchée d'après le droit danois lorsque les parties n'ont pas réclamé l'application du droit étranger, à supposer qu'elles appartiennent toutes deux à la même nationalité. — Hulten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

139. *Navires étrangers. Sauvetage. Indemnité. Convention de régler devant le tribunal de Copenhague. Incompétence d'office. Non-lieu.* — Lorsqu'un navire étranger, s'étant échoué sur la côte danoise, a été sauvé par un autre navire étranger et que les capitaines des deux navires sont convenus de faire régler par le tribunal maritime de Copenhague la question de l'indemnité de sauvetage, ce tribunal ne peut pas se déclarer d'office incompétent et doit retenir l'affaire. — Halten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

140. Grèce. — *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger.* — La clause du connaissement attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille est

valable ; elle peut être opposée au chargeur, alors même que le connaissement n'aurait été signé que par le capitaine. — Théophanopoulos c. Cie Fraissinet. — Athènes, arrêt 774 de 1889, VII, p. 78.

141. ITALIE. — *Sauvetage. Compétence spéciale du capitaine du port. Limite.* — La compétence du capitaine du port, dont parlent les articles 14 *b*., 16 et 126 du Code de la marine marchande, ne doit pas être nécessairement appliquée, par cela seul que la valeur du procès excède 200 livres. Cette compétence suppose tout d'abord que les parties acceptent de s'y soumettre, et ensuite que ces mêmes parties ont obtenu l'autorisation de se présenter devant le capitaine du port, pour que celui-ci examine, instruise leur litige et transmette son avis à l'autorité ordinaire. Il n'y a pas lieu, du reste, de se préoccuper de cette tentative de conciliation, lorsque le litige ne porte pas uniquement sur le montant du prix à payer pour le sauvetage, mais bien sur la validité ou la nullité du contrat intervenu à cet égard entre les parties. — Ghionès c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

142. TUNISIE. — *Clause attribuant compétence à la chambre arbitrale des transports d'Anvers. Clause compromissoire reconnue en Belgique. Contrat passé à l'étranger entre étrangers.* — La clause d'un connaissement portant « que toutes contestations entre le capitaine et les expéditeurs seront tranchées par la chambre arbitrale pour les transports à Anvers » constitue une clause compromissoire, qui serait nulle aux termes de l'art. 1006 du Code de procédure. Cependant, cette clause doit produire son effet lorsqu'elle a été acceptée par deux parties de nationalités diverses ; que le contrat a été conclu dans un pays étranger, où cette clause est regardée comme licite et en vue d'un arbitrage devant avoir lieu dans ce pays. — Société de navigation Det Forenede Dampskibsehkale c. Farrugia. — Trib. civ. de Tunis, 14 novembre 1889, V, p. 698 ; — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

CHAPITRE X

Des demandes d'exequatur.

143. FRANCE. — *Exéquatur. Tribunaux civils.* — Le tribunal de commerce étant une juridiction d'exception, on ne peut étendre sa compétence en dehors des matières qui lui sont spécialement soumises ; en conséquence, c'est aux tribunaux civils que doit être déférée une demande *d'exequatur* qui constitue, à n'en pas douter, une difficulté d'exécution ; peu importe que, dans ce cas, le tribunal soit amené à apprécier une question commerciale qui serait le fond du débat. — Cie des Deux Pôles c. Trombetta et Carrara ; — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659. — Mac Larrem Crum c. Ollavaria. — Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

104. *Exequatur. Tribunaux consulaires. Incompétence d'office. Demande d'exequatur. Réponse à une demande commerciale.* — L'incompétence du tribunal de commerce est absolue à l'égard d'une demande d'exequatur, et lorsque cette incompétence n'a pas été soulevée par les parties, les juges doivent la prononcer d'office. Il en est ainsi, même lorsque la demande à fin d'exequatur n'a été produite devant le tribunal de commerce qu'en réponse à une demande commerciale dont ce tribunal était complètement saisi, comme par exemple une demande en main-levée du cautionnement sur lequel le demandeur veut faire exécuter les décisions étrangères. — Mac Larrem Crum c. Ollavaria et Cie. — Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

145. *Exequatur. Tribunaux consulaires. Incompétence. Cours d'appel. Evocation. Compétence.* — Mais, si la Cour doit, pour la rigueur des principes, prononcer l'incompétence du tribunal de commerce, qui a rendu le jugement dont est appel, il est certain que ladite Cour est compétente pour connaître elle-même du litige, par suite de la plénitude de juridiction qui lui est dévolue ; elle peut, dès lors, si la cause est en état, évoquer le fond, en vertu de l'art. 473 C. pr. civ. — Mac Larrem Crum c. Ollavaria et Cie, La Cie L'Union et le Phénix

Espagnol et le Lloyd andalous.— Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

146. *Exequatur. Italie. Lettres rogatoires. Simple faculté.* — Le traité de 1760 et la convention diplomatique de 1860, conclus entre la France et les Etats Sardes, et applicables aujourd'hui au royaume d'Italie, ont eu pour but, en stipulant que « les cours suprêmes défèreront de part et d'autre en la forme de droit, aux réquisitions qui leur seront adressées à ces fins sous le nom desdites cours », de favoriser, au profit des nationaux des deux pays, l'exécution des jugements et arrêts rendus soit en France, soit en Italie, mais n'ont pu empêcher les demandeurs étrangers, qui se présentent devant la justice française, de se soumettre, s'ils le préfèrent, au droit commun et aux dispositions générales qui règlent les demandes d'exéquatur d'un jugement étranger, portées devant les juges français. Comme conséquence de ce principe, la demande d'exéquatur n'a pas besoin, dans ce dernier cas, d'être appuyée de lettres rogatoires. — Cie d'Assurances maritimes « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

147. *Décret italien. Séquestre. Parties italiennes. Demande d'exécution en France. Tribunaux français. Compétence.* — La demande qui tend à poursuivre l'exécution en France d'un *décret*, rendu sur requête par le président d'un tribunal italien et ordonnant le séquestre d'une chose litigieuse (en l'espèce, une galerie de tableaux) entre un particulier italien et l'Etat italien, doit être portée devant les tribunaux français par voie d'ajournement, et doit être déclarée non-recevable si elle est formée par simple requête à la Chambre du conseil. — Ministre de l'Instruction Publique d'Italie. — Cassation, 20 novembre 1893, IX, p. 437.

148. Italie. — *Examen du fond. Interdiction.* — Dans les jugements d'exequatur, l'examen du fond du procès est interdit, si ce n'est sur la question de compétence.— Pirandello c. Espallac. — Cassation, Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

149. *Jugement français Compétence en vertu de l'art. 14 du Code civil. Défaut de base.* — On doit refuser l'exequatur à la sentence du magistrat français qui s'est déclaré compétent uniquement en vertu de l'art. 14 du Code civil français, sans que le défenseur, sujet italien, ait en France un domicile ou une résidence ou ait contracté en ce pays l'obligation qui est la cause de sa condamnation. — Bellack Sarassini c. Antona Traversi; — Milan, 17 décembre 1889, V, p. 694. — Pirandello c. Espallac; — Cass., Palerme 4 avril 1893, IX, p. 288.

CHAPITRE XI
Litispendance et Connexité.

150. France. — *Conditions. Faits prouvés par le demandeur.* — La connexité invoquée au point de vue de la compétence doit être écartée lorsqu'elle ne peut résulter que de faits qui ne sont pas prouvés par le demandeur. — Lerat aîné et Cie c. cap. Hamstrum, Pégo et Heumann. — Hâvre, 2 mai 1893, IX, p. 39.

151. *Identité d'objet et de parties. Règlement de juges. Renvoi devant le tribunal saisi du litige le plus étendu. Faillite. Porteurs de traites. Assignation au syndic. Tribunal de son domicile.* — Lorsque deux demandes sur le même objet et entre les mêmes parties ont été introduites devant deux tribunaux différents, il y a lieu a règlement de juges à raison de la connexité. En ce cas, il convient de renvoyer les parties devant le juge saisi du litige le plus étendu à raison du plus grand nombre des parties appelées, alors surtout qu'on est en matière de faillite et que ce juge est celui du domicile du failli. Spécialement, lorsque des porteurs de traites ont assigné le syndic de la faillite de l'accepteur pour faire reconnaître leur privilège sur le prix de la cargaison d'un navire, et que, de son côté, le syndic a cité ces porteurs et les créanciers nantis des connaissements en nullité des nantissements antérieurs à l'ouverture de la faillite, on doit, sur la demande du syndic en règlement de juges, renvoyer l'affaire devant le tribunal du domicile du failli, alors surtout que la deuxième assignation, qui met en cause des parties nouvelles, a été donnée devant ce tribunal et que la contestation est née des agissements du failli qui a refusé de payer les traites par lui acceptées. — Syn-

dic Hubeau c. Fould frères. — Cassation, 19 décembre 1893, X, p. 6.

152. *Marchandise. Incendie. Acides. Chargeurs. Action contre l'armateur. Appelé en garantie. Exceptions. Demande d'expertise. Priorité.* — Les exceptions de litispendance et de connexité ne pouvant être fondées que sur la priorité de l'instance introduite devant un autre tribunal, cette priorité se fixe par la date de la demande introductive d'instance, et l'on doit considérer comme telle une demande en nomination d'experts. Spécialement, si un incendie s'est produit sur un navire par le fait de l'embarquement de matières inflammables (en l'espèce des acides) inexactement déclarées, est compétent, pour statuer sur la demande en indemnité des autres chargeurs contre l'armateur et sur l'appel du premier chargeur en garantie, le tribunal le plus voisin du sinistre, malgré la désignation d'un autre tribunal par le connaissement. L'appelé en garantie ne saurait exciper, pour décliner la compétence du tribunal ainsi saisi, de ce qu'un des demandeurs aurait assigné la compagnie de transports devant le tribunal d'élection antérieurement à la demande sur laquelle il est appelé comme garant, alors que le tribunal, dont il repousse la compétence, avait été le premier saisi par la demande de l'armateur contre les chargeurs en nomination d'experts. — Le Chartier c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 537.

153. *Instances devant deux tribunaux français. Nécessité.* — L'exception de litispendance n'est opposable que lorsqu'il s'agit d'instances pendantes devant deux tribunaux français. — Meyer et Cie c. Hutter, agent de la Cie des Forges et Aciéries d'Anzin et de Denain. — Dunkerque, 6 mai 1887, III, p. 41.

154. *Art. 59 du Code de procédure civile. Actions différentes. Vente et affrètement. Inapplication.* — L'article 59, § 2, du Code de procédure civile, qui permet d'assigner tous les défendeurs devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, ne vise que les défendeurs à une même action et ne saurait être invoqué, d'une part, contre le défendeur à une demande en résiliation d'une vente et, d'autre part, contre le défendeur à une demande en résiliation d'un contrat d'affrètement. — Hardel et Vautier c. Santaholma. — Rouen, 19 juillet 1893, IX, p. 170.

155. *Fret. Saisie-Arrêt. Demande en mainlevée. Juridiction civile déjà saisie. Indépendance.* — Bien qu'on puisse soutenir que le tribunal civil n'est seul compétent pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée de saisie-arrêt que lorsque la demande émane de la partie saisie, la juridiction commerciale ne saurait être déclarée compétente sur la demande en mainlevée de saisie-arrêt sur le fret, émanée de parties qui réclament la qualité de tiers, lorsque la juridiction civile, ayant été saisie la première, se trouve compétente à raison de la litispendance ou de la connexité. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

156. ANGLETRRRE. — *Deux tribunaux également compétents. Appréciation du juge.* — Quand deux tribunaux sont également compétents, le juge décide auquel il est plus avantageux d'attribuer juridiction. — Schroder frères et Cie c. Myers Son et Co. — Cour supr. de judicature, 29 janvier 1886, I, p. 641.

157. BELGIQUE. — *Condition. Compétence du juge saisi.* — La compétence du juge pour statuer sur une contestation peut seule, quand cette contestation est pendante devant lui, lui permettre de statuer en même temps sur un débat connexe. On n'est pas recevable à séparer les fins indivisibles d'un exploit introductif d'instance, pour ériger en chef distinct et indépendant de la demande ce qui n'en peut être que la conséquence inévitable, sans autre intérêt que de priver l'appelant du juge auquel celui-ci a naturellement droit. — Longmeyer c. Carnegie. — Bruxelles, 1er juin 1892, IX, p. 254.

158. *Tribunal premier saisi. Compétence.* — En cas de litispendance ou de connexité, la connaissance de la cause sera retenue par le tribunal qui en a été saisi le premier ; mais la litispendance ne peut pas être opposée dans le cas d'une action intentée à la fois en Belgique et à l'étranger ; il en résulte que le droit pour le Belge d'intenter une action devant le tribunal

belge ne peut être subordonnée à une renonciation, à une action simplement dictée devant le tribunal étranger ; celle-ci n'existe que quand le contrat judiciaire s'est formé. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Zambelli et l'Adria, Navig. C°. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

159. Egypte.—*Chargeur. Recours contre ses assureurs. Action en garantie. Assimilation impossible. Tribunal des assureurs.*— On ne doit pas assimiler les assureurs du chargeur à des garants, tenus d'aller devant le tribunal saisi de la demande intentée contre lui par le capitaine, l'action de l'assuré contre eux étant personnelle et devant être portée devant le tribunal de leur domicile. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et consorts. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

Voir aussi : *Abordage maritime, Action, Affrètement, Appel, Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Etranger, Exéquatur, Fret, Gens de mer, Jugement, Juridiction, Marine, Port, Prudhommes, Saisie, Sauvetage, Société.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 1, 34, 69 et s.
Acides, 152.
Administration coloniale, 21.
Affrètement, 112, 113.
Appel, 95, 117.
Appel en garantie, 49, 50, 128, 152, 159.
Article, 14, 75, 114 et s., 149.
Assistance, 3.
Avarie, 91 et s., 132.
Avarie commune, 86, 91 et s.
Capitaine du port, 140.
Chose jugée, 20.
Clause compromissoire, 119, 130, 131, 136, 142.
Colonie, 77.
Compagnie de Suez, 28.
Congé, 32.
Connexité, 83, 150, 151, 157.
Consul, 100.
Contributions indirectes, 14.
Causes nautiques, 70.
Courtage, 9.
Crime, 59.
Décret, 18.
Décret italien, 147.
Défendeur, 35, 71, 72, 76.
Délit, 2, 25, 114.
Désertion, 27.
Destinataire, 47.
Domicile, 124.
Douanes, 22, 23, 44.
Droits d'attache, 12, 13.
Droits de tonnage, 14.
Eaux françaises, 73.
Emigration, 16.
Engins d'amarrage, 17.
Etranger, 25, 51, 73, 82, 98, 104, 105, 109 et s.
Exéquatur, 143 et s.
Expertise, 39, 95.
Faillite, 151.
Fret, 7, 43, 68, 113, 155.
Incendie, 152.
Lettres rogatoires, 146.
Litispendance, 158.
Loi anglaise, 78.
Loi danoise, 138.
Loi du lieu, 136.
Loi étrangère, 125, 132.
Loi française, 136.
Manifeste, 23.
Manquant, 21.
Marins, 8, 24, 27, 32, 34, 100.
Mesure conservatoire, 38.
Navire, 4, 19, 53, 54, 73, 101, 107, 108, 110, 138, 139.
Navire de plaisance, 5, 6.
Port, 41.
Primes de construction, 19.
Prises, 20.
Procès mixte, 29.
Protestations, 85.
Quasi-délit, 34, 69, 114.
Ratione loci, 35 et s., 129.
Ratione materiæ, 5 et s.
Ratione personæ, 33, 34.
Référé, 101.
Relâche, 93.
Reproche, 31.
Saisie, 4, 44, 63, 83, 97 et s.
Salaires, 8, 100.
Saisie-arrêt, 7, 104, 105, 155.
Sauvetage, 3, 134, 138 et s.
Service postal, 33.
Société, 57, 58, 123, 129.
Surestaries, 43, 68.
Témoin, 31.
Traité de Francfort, 109.
Tribunaux de commerce, 10.
Vente, 37, 135.
Vol, 67.

COMPROMIS.

1. France. — *Noms des experts. Omission. Nullité.* — Le compromis qui ne désigne pas nominativement les experts chargés de procéder à la vérification des avaries survenues dans le chargement d'un navire doit être déclaré nul. — Cap. Romallo c. Société des Grands Moulins de Corbeil. — Rouen, 26 août 1887, III, p. 288.

2. Belgique. — *Nullité. Incapable. Pouvoir de l'opposer.* — La nullité du compromis peut être invoquée par l'incapable. — Société des Remorqueurs belges c. cap. Kersting.— Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

Voir aussi : *Capitaine, Clause compromissoire, Sauvetage.*

CONCLUSIONS.

1. France. — *Citation. Nullité. Conclusions rectificatives à la barre. Irrecevabilité.* — La déclaration par conclusions à la barre, que le demandeur agit comme représentant des intéressés au procès, ne saurait couvrir la nullité de la citation donnée au nom de ces intéressés, contrairement à la maxime que « nul en France ne plaide par procureur ». — Aix, 4 novembre 1890, VII, p. 283.

2. *Conclusions à la barre. Réponse à la demande principale. Validité.*— Le défendeur peut, au cours des débats et par simples conclusions, formuler ses prétentions, pourvu qu'elles soient bien la réponse directe à la demande nouvelle introduite sous cette forme. — Braathen et Cie c. Hailaust et Cie. — Nantes, 17 décembre 1890, VI, p. 679.

3. *Demande. Transformation. Demande nouvelle.* — Une demande de dommages et intérêts, fondée sur des faits précis, ne saurait, en cours d'instance, être transformée en demande

de frais de traitement. Cette prétention est non recevable, comme constituant une demande nouvelle. — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique.—Hâvre, 20 août 1890, VI, p. 548.

4. *Taux du litige. Fixation. Conclusions de première instance.* — Le taux du litige est fixé par le dernier état des conclusions prises devant le premier juge, et le juge d'appel n'a pas à tenir compte d'une prétendue réduction de la demande due à des paiements partiels, si elle n'est authentiquement établie par les conclusions des parties ou par une déclaration formelle du jugement. — Cie Cunard c. Dupaquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VIII, p. 299.

5. Belgique. — *Tribunaux de commerce. Conclusions nouvelles à la barre.* — Devant les tribunaux de commerce, les conclusions ne se prennent qu'à l'audience de plaidoiries. Rien ne s'oppose donc à ce qu'après communication d'une conclusion au fond, on soulève une fin de non-recevoir dans une seconde conclusion prise avant l'audience. — Cie Pahlson c. Fievé Gœmaes. — Anvers, 21 avril 1891, VII, p. 72.

6. Tunisie. — *Modification après plaidoiries. Irrecevabilité.* — Des conclusions passées pendant le délibéré ne sont pas recevables, quand elles modifient la demande plaidée à l'audience. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

Voir aussi : *Avarie, Compétence, Port.*

CONFLIT DE LOIS.

CHAPITRE I
Législation.

1. Conflit de lois maritimes. Congrès international d'Anvers. — I, p. 426.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. France. — *Abordage en pleine mer. Loi du pavillon.* — En cas d'abordage en pleine mer entre deux navires de nationalité différente, c'est d'après la loi du pavillon du navire abordeur que doit se régler l'étendue de la responsabilité du propriétaire dudit navire, à raison de la faute commise par le capitaine et ayant amené la collision. — Hendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères. — Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

3. Belgique. — *Contrat à l'étranger. Privilège. Règle « locus regit actum ». Loi du lieu d'exécution.* — Un contrat entre sujets anglais relatif à un navire de cette nationalité, bien que valable dès l'instant qu'il a été conclu suivant les formes et de la manière prescrite par les lois anglaises, ne peut néanmoins produire en Belgique des effets que la loi de ce pays n'a pas voulu y attacher. — Forwood frères et Cie et Barned Lewis Lionel, et cap. Tom c. Stuart Williams et Cie et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

4. Etats-Unis. — *Loi du pavillon. Loi du tribunal saisi.* — La loi fédérale, d'après laquelle un transporteur ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa négligence, est la seule que les tribunaux des Etats-Unis puissent et doivent appliquer, lorsqu'il s'agit de marchandises embarquées dans un port des Etats-Unis sur des navires étrangers, sous l'empire de connaissements signés par des capitaines étrangers, quand bien même la loi du pavillon validerait de telles stipulations. — Hathaway c. armateur du «Brantford City».—Cour du Dist. Sud de New-York, 2 décembre 1886, III, p. 364.

5. Norvège. — *Règlement d'avarie en son temps. Port de destination. Loi applicable.*— S'il a été convenu entre les parties que le règlement des avaries se ferait « en son temps », on doit présumer que les parties se sont référées à la loi du port de destination. Alors même que survient un accident de mer qui oblige le navire à interrompre définitivement sa route, et que le navire est vendu dans un port où la législation en vigueur diffère de celle qui est admise au port de destination, c'est néanmoins cette dernière législation qui doit servir de base au règlement des avaries. — Aas c. Lloyd Suisse. — Christiania, 25 mars 1886, III, p. 635.

Voir aussi: *Abandon, Abordage maritime, Armateur, Avarie commune, Etranger.*

CONGÉDIEMENT. — Voir : *Armateur, Capitaine.*

CONGO.

1. Association internationale du Congo. Décret du 16 mars 1886, approuvant le traité conclu avec la France. Clause additionnelle à la convention. — I, p. 675.
2. FRANCE. — Décret du 29 avril 1886, promulguant la convention relative au commerce et à la navigation au Congo. — II, p. 94.

CONGRÈS DE BRUXELLES.

1. Congrès de Bruxelles. Convocation. — II, p. 378.
2. Congrès de Bruxelles. Ajournements (Circ. 20 juillet 1887). — III, p. 255.
3. Organisation. — IV, p. 222.
4. Abordage maritime. Solution adoptée. — IV, p. 369.
5. Affrètement. Solution adoptée. — IV, p. 373.
6. Assistance maritime. Solution adoptée. — IV, p. 369.
7. Avaries. Solution adoptée. — IV, p. 375.
8. Conflit de lois maritimes. Solution adoptée. — IV, p. 367.
9. Navires de mer. Solution adoptée. — IV, p. 370.
10. Propriétaire de navires. Responsabilité. Solution adoptée. — IV, p. 372.
11. Section de droit maritime. Rapport (M. Jacobs). — IV, p. 348.

CONGRÈS DE GÊNES.

1. Le Congrès international de Droit Maritime de Gênes (M. Desjardins). — VIII, p. 445.
2. Abordage maritime. Questions et résolutions. — VII, p. 383 ; VIII, p. 180.
3. Assistance maritime. Sauvetage. Questions et résolutions. — VII, p. 383 ; VIII, p. 180.
4. Assurances maritimes. Projets et résolutions. — VII, p. 381 ; VIII, p. 179.
5. Avaries. Questions et résolutions. — VII, p. 382 ; VIII, p. 176.
6. Connaissements. Formule internationale. Modifications et additions au connaissement de Hambourg. — VII, p. 381 ; VIII, p. 177.
7. Contrat de transports. Questions. — VII, p. 382.
8. Crédit maritime. Résolutions. — VIII, p. 175.
9. Délaissement. Résolutions. — VIII, p. 180.
10. Droit public. Questions. — VII, p. 383.
11. Gens de mer. Questions. — VII, p. 381.
12. Histoire du droit maritime. Questions. — VII, p. 383.
13. Prêt à la grosse. Questions. — VII, p. 381.
14. Propriétaires de navires. Responsabilité. Limite. Questions. — VII, p. 381.
15. Règles d'York et d'Anvers. Modifications et additions. — VIII, p. 176.
16. Sauvetage. Résolutions. — VIII, p. 180.

CONGRÈS DE PARIS.

1. FRANCE. — Congrès de Paris. Accession de S. M. l'empereur du Japon (Décret du 12 janvier 1887). II, p. 756.

CONGRÈS DE WASINGTON.

1. Bouées et balises. Système uniforme. — VII, p. 208.
2. Dangers de navigation. Notice. — VII, p. 207.
3. Désignation et marque des navires. Règles uniformes. — VII, p. 197.
4. Marque de charge à laquelle les navires pourraient être astreints quand ils sont chargés. — VII, p. 197.
5. Naufrages. Moyen de les éviter. — VII, p. 205.
6. Obstacles à la navigation. Moyen de les signaler. — VII, p. 205.
7. Officiers et marins. Qualités nécessaires. Essai sur la vue et le daltonisme. — VII, p. 200.
8. Règles pour déterminer la navigabilité des navires. — VII, p. 196.
9. Sauvetage de la vie et de la propriété après un naufrage. — VII, p. 198.
10. Signaux de marine ou autres moyens pour indiquer la direction des navires par temps de brume, pluie, neige, brouillard et la nuit. — VII, p. 192.

11. Signaux de nuit pour communiquer les informations en mer. — VII, p. 204.

12. Tempête. Avertissement. — VII, p. 205.

13. Trajets pour les steamers sur les routes fréquentées. — VII, p. 201.

CONNAISSEMENT.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Du connaissement en général.* — Chap. IV. *De la rédaction du connaissement.* — Chap. V. *De la force probante du connaissement.* — Chap. VI. *Des clauses du connaissement.* — Chap. VII. *Endossement et transfert de propriété.* — Chap. VIII. *Accomplissement du connaissement.* — Chap. IX. *Rapport du connaissement et de la charte-partie.*

CHAPITRE I
Législation.

1. Congrès d'Anvers. — Règles. Force probante. — I, p. 428.

2. Congrès de Gênes. — Connaissement de Hambourg et Brême. Modifications. — VIII, p. 177.

3. Espagne. — Principes du Code de commerce espagnol. — IV, p. 550 et 620.

4. Etats-Unis. — Loi du 13 février 1893 sur les connaissements. — VIII, p. 632.

5. Italie. — Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 331.

6. Formule internationale. Projet uniforme. Congrès de Gênes. — VII, p. 381.

7. Pays-Bas. — Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 502.

8. Russie. — Principes du Code maritime russe. — X, p. 690.

CHAPITRE II
Doctrine.

9. France. — Du concours du commissionnaire en marchandises et avec le porteur de connaissement, d'après un arrêt récent de la Cour de Rouen (M. Marais). — V, p. 281.

10. Des clauses d'exonération au profit des propriétaires de navires (M. de Valroger). — V, p. 143.

11. Valeur de la clause exonérant l'armateur de toute responsabilité pour les faits du capitaine. Droit comparé (M. de Valroger). — II, p. 492.

12. Angleterre. — Des connaissements directs dans le droit anglais (H. D. Bateson). — VI, p. 600.

13. La clause de négligence d'après quelques décisions récentes de la jurisprudence anglaise (MM. Govare et Morel Spiers). — VI, p. 363.

14. Belgique. — Enonciations. Différentes espèces. Effet. Force probante. Preuve contraire (M. Jacobs). — I, p. 664.

15. Danemark. — Du connaissement dans le droit danois (M. L. Beauchet). — V, p. 543.

16. Etats-Unis. — Des clauses de non-garantie dans les connaissements aux Etats-Unis. — V, p. 150.

CHAPITRE III
Du connaissement en général.

17. *Absence de connaissement. Perte de la marchandise.* — La compagnie de transport ne doit être déclarée responsable des effets perdus, que si ces effets ont été l'objet d'un connaissement régulier. — Etat c. Cie Gén. Transatlantique. — Conseil d'Etat, 10 novembre 1887, III, p. 535.

18. *Document équivalent. Carte postale. Usages du commerce.* — Le connaissement qui constate la remise au transporteur des objets à transporter peut être suppléé, d'après les usages du commerce, pour des objets de minime importance, par un document tel qu'une carte postale émanant du transporteur et avisant le destinataire du transport desdits objets. — Cie Steam Navigation c. Maurel et Prom. — Bordeaux, 24 novembre 1890, VI, p. 527.

19. *Deux originaux. Exemplaire du capitaine. Porteur français. Loi française. Application.* — Lorsque le connaissement porte qu'il existe deux originaux, d'après la loi française, le connaissement du capitaine compte au nombre de ces originaux. Cette loi doit être suivie, lorsque le porteur du connaissement est de nationalité française, et il n'y a pas lieu de se référer à un usage anglais, d'après lequel le connaissement du capitaine ne serait pas compté au nombre des originaux. — Dewulf Cailleret c. Van-

cauwenberghe et Denoyelle et Stevenson et Cie. — Dunkerque, 8 mai 1888, IV, p. 153.

20. *Connaissement direct. Transporteurs successifs. Déviation. Dernier transporteur. Connaissement spécial. Défaut de substitution.* — Au cas de connaissement direct (*through bill*), les derniers transporteurs ne sont pas responsables, envers les réclamateurs, de la déviation de route que les premiers transporteurs ont fait subir à la marchandise, et des retards qui en sont résultés, lorsque les derniers transporteurs n'ont pas assuré la substitution de leur responsabilité personnelle à celle des autres transporteurs, et qu'ils ne se sont chargés du transport que par connaissement spécial. — Jung et Himely c. Cie Gén. Transatlantique. — Cassation, 17 octobre 1888, IV, p. 385.

21. *Armateur agent des assureurs. Clause du connaissement. Absence d'influence.* — Le contrat d'assurance, dans lequel intervient l'armateur comme agent des assureurs, ne peut avoir pour effet d'effacer une clause quelconque du connaissement, sur lequel il ne peut en aucune façon réagir. — Fraissinet et Cie c. Armanieu et Naville.— Cass., 20 juillet 1891, VII, p. 115.

22. *Exportation. Demande en détaxe. Commissionnaire de transports. Apposition d'un timbre humide sur le connaissement. Faute.* — La production du connaissement, imposée par certains tarifs d'exportation à l'appui d'une demande en détaxe, constitue une simple communication de pièces. Il ne saurait, en conséquence, être permis aux compagnies de se les approprier, même par l'apposition d'un timbre humide ou d'une mention quelconque, imprimée ou manuscrite. En vain, prétendraient-elles que l'apposition d'un timbre humide sauvegarde leurs intérêts en leur permettant de s'assurer que le même connaissement ne leur a pas été présenté deux fois pour une détaxe sur les mêmes marchandises, alors qu'elles arriveraient au même résultat en oblitérant la lettre de voiture, seul titre en vertu duquel une taxe puisse être obtenue. Le fait par une compagnie de chemins de fer d'avoir marqué un connaissement, titre à elle étranger, constitue donc une faute qui la rend passible de dommages-intérêts. — Andrieu et Picamilh c. Compagnie du Midi. — Bordeaux, 30 novembre 1893, IX, p. 745.

23. *Règle « locus regit actum ». Code finlandais. Capitaine. Responsabilité. Condition. Signature du connaissement. Signature par un tiers non mandataire. Manquant. Irresponsabilité.* — Le connaissement est soumis à l'application de la règle « locus regit actum ». En conséquence, le Code maritime finlandais ne rendant le capitaine responsable que de ce qu'il a approuvé par sa signature sur le connaissement, la différence, constatée à la réception, sur les mesures d'un chargement de madriers telles qu'elles résultent du connaissement, ne saurait être mise à la charge du capitaine lorsque ce connaissement créé en Finlande, ne porte pas la signature du capitaine, mais mentionne, au contraire, qu'il est signé par procuration d'un tiers. Il en est ainsi surtout lorsque le capitaine a protesté sans retard contre les réserves faites par les réceptionnaires sur les récépissés de la marchandise livrée et qu'il n'a été mis en possession du connaissement qu'à l'arrivée au port de destination, par le consignataire de la coque. Si, en pareil cas, le capitaine est en faute de ne pas s'être muni, avant le départ, de tous les actes concernant la cargaison, ainsi que la loi l'y obligeait, cette faute ne saurait couvrir le vice essentiel du connaissement. — Cap. Heintzelmann c. Marré et Delol. — Bordeaux, 30 juillet 1894, V, p. 576.

24. *Etranger. Signature en Italie. Loi du lieu du contrat.* — Deux parties, toutes deux maisons italiennes, signant un connaissement en Italie, se placent l'une et l'autre sous le coup de la règle : « *Locus regit actum* », et il doit être fait application au connaissement de la loi italienne. — Pierce Becker et Ilardi c. Fraccola.— Rouen, 23 avril 1888, IV, p. 31.

25. ANGLETERRE. — *Contrat de transport. Conditions. Tiers-porteur.* — Le connaissement contient, en principe, toutes les conditions du contrat d'affrètement applicables au tiers-porteur, réclamateur des marchandises. — Serraing et Sons c. Campbell et Cie. — Cour. supr. de judicature, 19 décembre 1890, VI, p. 702.

CHAPITRE IV
Rédaction du connaissement.

26. FRANCE. — *Signature du capitaine. Existence à bord de la marchandise. Certificat. Responsabilité.* — Le capitaine qui certifie par sa signature sur le connaissement l'existence à bord de la marchandise est personnellement responsable du manquant. — Magasins généraux de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

27. *Signature par l'agent maritime pour le capitaine. Responsabilité.* — L'agent maritime qui signe un connaissement pour compte des armateurs ne peut être assimilé ni à l'armateur ni au capitaine, et s'il peut obliger ses mandants, il ne s'oblige pas personnellement lui-même. — Morisse c. Lévy. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

Contrà: Lévy c. Morisse. — Hâvre, 3 décembre 1888, IV, p. 669.

28. *Signature par l'agent maritime. Responsabilité personnelle.* — L'agent maritime qui signe purement et simplement le connaissement doit être considéré vis-à-vis des chargeurs comme un véritable commissionnaire engageant sa responsabilité personnelle. — Reinhart c. Currie et Cie des Docks. — Hâvre, 28 janvier 1891, VI, p. 673.

29. *Signature. Mandataire du chargeur. Imprudence. Obligation.* — Le chargeur est engagé par la signature apposée sur le connaissement par son mandataire et ne peut échapper aux conséquences de cette signature en excipant qu'elle n'a pas été donnée avec prudence. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

30. *Défaut de signature des expéditeurs. Clauses. Obligation.* — Le fait que le connaissement accepté par le chargeur n'est pas signé par les expéditeurs ne préjudicie en rien aux clauses qui y sont contenues et qui sont obligatoires pour les parties intéressées comme si elles étaient revêtues de leurs signatures. — Moreau Daniel et Lebec c. Cie Transatlantique. — Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15

31. *Signature. Usage. Officier du bord. Faux. Timbre humide de la Compagnie. Avances sur connaissement imprimé.* — Il est d'usage, dans les embarquements sur vapeur, que le connaissement soit signé pour le capitaine par un des officiers du bord, et les tiers ne sont pas tenus de connaître les noms de ces officiers. Ne commet donc aucune imprudence celui qui fait des avances sur un connaissement imprimé d'une compagnie, portant une signature de lui inconnue, mais déclarée être celle d'un officier de bord signant pour le capitaine, et accompagnée du timbre humide de la compagnie. Dès lors, si ce connaissement est reconnu faux et que le faux émane d'un employé de la compagnie, celle-ci est responsable du montant de la somme avancée. — Bernex c. Florio. — Marseille, 21 juin 1886, II, p. 314.

32. *Charte-partie. Poids. Absence de stipulation. Connaissement. Poids exact. Obligation.* — Quand il n'a été rien stipulé dans une charte-partie relativement au poids à porter aux connaissements, le capitaine doit signer les connaissements avec l'indication exacte du poids des marchandises dont il se charge et dont il assume ainsi la responsabilité ; il n'est pas fondé à opposer la mention « poids inconnu » ou la clause « que dit être». — Morel c. cap. Haltemberg. — Rouen, 22 novembre 1889, V, p. 506.

33. *Connaissement sans réserves. Capitaine. Assistance au pesage. Déchet de route. Irresponsabilité.* — Le capitaine qui signe des connaissements sans réserves et qui, par son assistance au pesage, reconnaît la quantité précise, ne peut pas être rendu responsable du déchet de route. — Durand c. Hubeau; — Marseille, 12 mai 1891, VII, p. 45 ; — Hubeau c. Nielsen; — Marseille, 26 janvier 1892; Aix, 2 juin 1892, VII, p. 439 et 666.

34. *Mention « vu bon pour l'embarquement ». Inutilité sur l'exemplaire du chargeur.* — La mention : « vu bon pour l'embarquement » n'a d'utilité et ne se met, d'après l'usage, que sur l'exemplaire du connaissement signé par le chargeur et remis au capitaine. Par suite, l'absence de cette mention sur l'exemplaire en mains du chargeur n'a rien d'anormal et ne saurait être considérée comme une circonstance de nature à faire suspecter la sincérité du titre présenté. — Bernex c. Florio Rubattino.

— Marseille, 21 juin 1886, II, p. 324.

35. *Récépissé sans réserves. Connaissement sans réserves. Obligation.* — L'armateur qui a délivré au chargeur un récépissé de sa marchandise sans faire aucune réserve, mais avec la simple mention qu'il la recevait aux clauses et conditions des connaissements de la compagnie, n'a pas le droit d'insérer sur le connaissement, qu'il remet en échange de ce récépissé, des réserves à raison de l'état de la marchandise qu'il a pris l'obligation de transporter. — Ballande c. Cie Nantaise de Navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

36. *Second. Reçu au chargeur. Capitaine. Réserves. Impossibilité.*— Lorsque le chargeur du navire a remis au chargeur un reçu général de la marchandise sans y insérer de protestation, le capitaine ne peut plus ensuite mentionner de réserves sur le connaissement. — Codron frères c. cap. Stewart. — Dunkerque, 16 novembre 1886, II, p. 417.

37. *Frais avancés par le capitaine. Absences de réserves. Protestation d'après les usages locaux.*— L'absence de réserves sur les connaissements, au sujet de frais avancés par le capitaine au port de charge pour la marchandise, n'enlève pas au capitaine le droit d'exiger des destinataires le remboursement de ces frais, lorsqu'il justifie que c'est malgré lui, comme contraint et forcé, qu'il a signé les connaissements sans y insérer les réserves voulues. Il suffit, dans ce cas, que le capitaine ait fait des protestations suivant les usages admis au port de charge. — Cap. Anderson c. Bracq. — Douai, 3 août 1886, II, p. 400.

38. *Clause imprimée de non-garantie des marques. Indications manuscrites.* — Il y a lieu d'appliquer, en faveur de l'armateur, la clause de non-responsabilité des marques stipulées dans le corps du connaissement, encore bien que cette clause soit imprimée et que les marques aient été l'objet d'indications manuscrites insérées en marge. — Wats Ward c. Breckenridge, Busch et Cie. — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146.

39. *Embarquement avec la pluie. Mention.*— Lorsqu'une marchandise, chargée sur un steamer d'une ligne régulière, est embarquée en temps de pluie, le chargeur ne peut s'opposer à ce que cette circonstance soit mentionnée sur le connaissement. — Brostrom et Cie c. Cie Cunard. — Hâvre, 16 mars 1886, II, p. 28.

40. *Connaissement du capitaine. Mention l'autorisant à charger sur le pont. Inscription à l'insu des chargeurs. Assureurs. Recours. Absence de réticence.* — Le capitaine qui fait ajouter sur le connaissement qu'il a en mains, après coup et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer des marchandises sur le pont, commet une faute qui engage sa responsabilité et celle des assureurs. En pareil cas, ceux-ci ont leur recours contre le capitaine, mais ne sauraient se dégager vis-à-vis des chargeurs en invoquant la réticence. — Richarme c. cap. Vitiello, Crémieux et Cercle belge. — Marseille, 18 janvier 1895, X, p. 617.

41. *Antidate. Capitaine. Responsabilité.* — Les transporteurs qui ont signé le connaissement, tant en leur nom personnel que comme mandataires du capitaine, doivent être déclarés responsables, avec ce dernier, du préjudice résultant de la faute qu'ils ont commise en apposant sciemment et de mauvaise foi, sur cet acte, une fausse date et un faux lieu d'embarquement. Le capitaine ne saurait exciper de ce qu'il n'a pas, lui-même, signé le connaissement, pour se soustraire à cette responsabilité. — Mourer c. cap. Stacey et autres.— Rouen, 24 novembre 1884, II, p. 420, et 14 janvier 1888, III, p. 346.

42. *Antidate. Préjudice. Relation de cause à effet.* — Mais, pour se prévaloir de cette faute commise par les transporteurs et le capitaine, et pour en demander réparation, le destinataire doit établir qu'elle lui a causé un dommage, et qu'il existe entre ladite faute et le préjudice qu'il a subi une relation de cause à effet. — Cap. Stacey et autres c. Mourer.—Ibid.

43. *Antidate. Chargement vendu. Embarquement avant une date déterminée. Acheteur. Nouveaux droits de douane. Impossibilité de remplacer. Capitaine. Collusion. Responsabilité.* — Le capitaine qui, de concert avec le vendeur d'une marchandise à livrer par navire et à embarquer avant

une date déterminée, a antidaté ses connaissements et fait croire ainsi à l'acheteur qu'elle a été embarquée conformément au marché, commet une faute, qui le rend responsable de tout le préjudice causé à l'acheteur par l'erreur dans laquelle il l'a induit, alors même qu'il prétend n'avoir pu prévoir les conséquences de cette erreur, étant resté étranger aux conditions de la vente. Le préjudice, que les juges d'appel ont un pouvoir souverain pour apprécier, résulte suffisamment, d'une part, de ce que l'acheteur, ayant, sur la foi des connaissements antidatés, accepté des traites du vendeur, n'a pu refuser la cargaison à son arrivée et a dû payer des droits de douane auxquels elle a été nouvellement assujettie, et, d'autre part, de ce qu'il n'a pu se mettre en mesure de remplacer à temps les marchandises sur lesquelles il comptait. — Cap. Thorsen c. Lebourgeois. — Rouen, 22 mars 1892, IX, p. 152 ; — Cassation, 4 juin 1894, X, p. 152.

44. Angleterre.—*Récépissés délivrés par le second. Connaissement. Conformité.* — Le capitaine est obligé de remettre des connaissements conformes aux reçus délivrés par le second.— Lishman c. Christie. — Cour supr. de judic., 23 juin 1887, III, p. 215.

45. *Capitaine. Signature d'après de faux reçus du second. Différence de marques. Irresponsabilité.*—Le capitaine qui signe les connaissements sur le vu de reçus délivrés par son second, dont la signature a été falsifiée, n'est pas responsable des différences de marques constatées par le destinataire entre les marchandises et ces reçus. — The British Shipowners Cy c. Grimond. — Cour du Shériff de Dundee, 10 septembre 1886, II, p. 339.

46. *Signature. Agent de l'expéditeur.* — Le connaissement remis à l'armateur et signé, non par l'expéditeur réel, mais par un commissionnaire, engage le commettant comme s'il avait agi lui-même. — Howden et Cie c. Kjnock et Cie. — Cour du Lord Maire, 19 novembre 1887, III, p. 747.

47. *Antidate. Absence de fraude. Irresponsabilité.* — Le capitaine n'est pas responsable envers ses armateurs de l'antidate des connaissements s'il n'y a fraude de sa part, et surtout s'il est couvert par l'agent des armateurs. — Michael Breen c. Stumore Weston C° — Ch. des Lords, 22 novembre 1886, II, p. 722.

48. Belgique. — *Assurance sur facultés. Connaissement. Non-conformité avec les reçus du bord. Nullité.* — Doit être considéré comme vicié le consentement donné par une compagnie d'assurances à assurer des marchandises, lorsqu'il est établi que les connaissements dont les assurés sont porteurs, et surtout la clause «well conditionned, in good order», ne sont pas conformes aux reçus de bord et n'ont été obtenus par les chargeurs que moyennant des contre-lettres ou déclarations de non-responsabilité par eux délivrés aux agents du navire. — Deutsche Transport c. Cockerill. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 263.

49. *Clause réservant les droits des parties. Droit de l'exiger.* — Les armateurs et les affréteurs ont le droit d'exiger une mention sur les connaissements pour réserver leurs droits respectifs. — Paul Kœppe c. Morel Brotters et C°, et Kennedy Hunter et C°. — Anvers, 26 mai 1887, III, p. 471.

50. *Clauses restrictives. Permis d'embarquement. Autorisation.*— La clause suivante insérée dans un permis d'embarquement accepté par le chargeur: «les marchandises seront embarquées à toute heure et par tous les temps et éventuellement des clauses restrictives seront mises sur les connaissements», ne contredit en rien au principe, admis par la jurisprudence, suivant lequel une clause restrictive ne peut être insérée dans les connaissements que si l'état défectueux des marchandises a été reconnu ou constaté contradictoirement. — Lorsch et Cie c. cap. Calva. — Anvers, 6 octobre 1887, III, p. 618.

51. *Constatation du bon état de la marchandise. Mauvais état de l'embarquement. Responsabilité du capitaine.*— En principe, le capitaine, qui délivre un connaissement constatant que la marchandise est en bon état, est responsable, vis-à-vis du porteur du connaissement, s'il est prouvé que la marchandise était en mauvais état lors de son embarquement et que ce mauvais état fût assez apparent pour que le capitaine n'ait pu, sans négli-

gence, ne pas s'en apercevoir.— Cap. Balsen c. Hertogs. — Anvers, 3 mars 1888, IV, p. 90.

52. *Reconnaissance du chargement. Marchandises. Capitaine. Réception sans réserves. Présomption de bon état. Connaissements purs et simples.* — Le connaissement sert de reconnaissance du chargement et détermine les droits respectifs des parties. Il doit contenir éventuellement les indications relatives à l'état des marchandises embarquées. La réception de la marchandise par le capitaine doit, en dehors de toute protestation ou réserve de sa part, être présumée avoir été faite en bon état. Aussitôt la marchandise embarquée, le capitaine doit donc délivrer, sauf convention contraire, des connaissements purs et simples, nets de toute clause exceptionnelle. — Ruys et Cie c. cap. Wolker. — Anvers, 21 avril 1892, IX, p. 583.

53. *Antidate. Préjudice. Responsabilité.* — Le capitaine est responsable du préjudice causé au destinataire par l'antidate des connaissements, lorsque ce destinataire a accepté les traites du vendeur sur le vu des connaissements antidatés et dans l'ignorance de leur vice. Mais la responsabilité du capitaine doit être restreinte aux conséquences directes et immédiates de sa faute. — Cap. Bartlett et Hain c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

54. *Antidate. Destinataire. Ignorance. Préjudice.* — Le destinataire ne peut se prévaloir de l'antidate d'un connaissement, que s'il l'a ignorée quand il a accepté la traite tirée par le vendeur et s'il a, par suite de cette ignorance, éprouvé un préjudice. — Michielsens c. Randish. — Bruxelles, 11 novembre 1884, II, p. 348.

55. *Antidate. Capitaine. Responsabilité. Assurance. Remboursement.* —Le capitaine, qui a antidaté les connaissements, est responsable de tout le dommage subi par le destinataire comme conséquence de cette antidate. Si le destinataire a fait assurer la marchandise pour le montant de la facture, augmenté du fret et de 10 0[0 environ pour bénéfice espéré (taux d'usage) sur l'ensemble de ces deux sommes, le capitaine est tenu d'en faire le remboursement. Mais si le bénéfice assuré dépassait 10 0[0, le capitaine ne saurait être tenu du remboursement d'une somme supérieure à ce taux. — Anvers, 23 avril 1885, I, p. 251.

56. *Antidate. Agent du chargeur. Coopération. Vente. Résiliation. Action contre le capitaine. Non-lieu.*— Le chargeur ne peut rendre le capitaine responsable du préjudice qu'il prétend lui avoir été causé par l'antidate du connaissement, lorsque cette antidate a été l'œuvre confectionnée ou tout au moins acceptée par son propre agent. Spécialement, si, un chargement ayant été vendu embarquement fin juin, l'agent du chargeur n'a fait, en réalité, procéder à l'embarquement que le 1er juillet et a présenté lui-même au capitaine un connaissement antidaté, le chargeur ne saurait réclamer au capitaine aucune indemnité pour le dommage à lui occasionné par la résiliation de la vente, obtenue par son acheteur à raison de l'embarquement tardif. — Alfred Schuchard et Cie c. Hensley. — Anvers, 7 novembre 1893, X, p. 309.

57. DANEMARK. — *Antidate. Capitaine non obligé de signer.* — Le capitaine n'est point tenu de signer des connaissements antidatés, à moins qu'ils ne renferment la mention de cette antidate. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

58. *Charte-partie. Fret payable sur le poids des gallons. Capitaine. Indication du poids brut, du poids net et des marques sur le connaissement.* — Lorsque le fret dû au capitaine pour le transport d'une cargaison de pétrole en tonneaux doit être payé d'après le poids des gallons et que le capitaine doit répondre du nombre des tonneaux chargés portant les marques indiquées sur les reçus du second, le capitaine peut exiger que les connaissements qui sont présentés à sa signature portent l'indication du poids brut et du poids net des tonneaux chargés, ainsi que de leurs marques. — Dahlberg c. Meismer. — Ibid.

59. ETATS-UNIS. — *Effet. Preuve contraire. Correspondance.* — L'affréteur ne saurait soutenir qu'une lettre écrite par la compagnie de transports et où il n'est question que de la marchandise à livrer et du prix du chargement et du déchargement,

suffit pour constituer le contrat d'affrètement. — Pacific Mail Steamship Cº et Panama Rairoad Cº c. Smith et consorts. — New-York, 7 juin 1887, III, p. 362.

60. Italie.— *Référence à la charte-partie.* — Le capitaine a le droit d'insérer dans ses connaissements une clause opposable au réceptionnaire, aux termes de laquelle le fret, les surestaries et autres conditions seront réglés d'après les termes de la charte-partie.— Land c. Miller. — Lucques, 17 mai 1886, II, p. 467.

61. Tunisie. — *Marques différentes de celles du connaissement. Mention au connaissement d'un poids supérieur. Capitaine. Faute.* — Commet une faute le capitaine qui reçoit à son bord des marchandises portant des marques différentes de celles indiquées sur les connaissements, et qui inscrit sur lesdits connaissements un poids notablement supérieur à celui qui lui a été livré. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 25 décembre 1893, X, p. 488.

CHAPITRE V

Force probante du connaissement.

62. France. — *Connaissement. Chargeur. Acceptation sans réserves.* — Le chargeur, qui accepte un connaissement sans protestation ni réserves, en accepte, par cela même, toutes les clauses, exceptions et conditions manuscrites ou imprimées. — Moreau Daniel et Lebec c. Cie Gén. Transatlantique.— Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15.

63. *Force probante.* — Le connaissement fait seul la loi entre les chargeurs et l'armateur, et ce dernier est en faute dès qu'il ne s'y conforme pas. — Thost et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404.

64. *Force probante. Manquant. Affirmations contradictoires.* — Le connaissement fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement. Spécialement, entre deux affirmations contradictoires des parties sur un manquant, il y a lieu de s'y référer. — Duquesne c. cap. Butter. — Hâvre, 24 avril 1889, V, p. 52.

65. *Force probante. Signature en blanc.* — Le connaissement fait la preuve du chargement à l'égard de tous, alors même qu'il a été signé en blanc. Le capitaine qui a signé en blanc doit être considéré, soit comme ayant suivi la foi des affréteurs, soit comme ayant commis une faute. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

66. *Force probante. Signature par un autre que le capitaine.* — Le capitaine ne peut dégager sa responsabilité, en alléguant qu'il n'a pas signé le connaissement, s'il résulte, d'ailleurs, des circonstances de la cause que ledit capitaine a accepté sans observation le connaissement dont s'agit, et qu'il s'en est servi chaque fois qu'il en a eu besoin, absolument comme s'il l'avait signé lui-même. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie et neveux de Schmidt.— Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

67. *Force probante. Défaut de signature. Nullité.* — Un connaissement qui n'est signé ni par le capitaine ni par le chargeur n'a aucune valeur en justice. — Malherbe c. Société navale de l'Ouest. — Rouen, 11 janvier 1891, VII, p. 391.

68. *Force probante. Défaut de signature du chargeur. Art. 282 du C. de com. Présentation dans les vingt-quatre heures du chargement.* — Le connaissement devant, aux termes de l'article 282 du Code de commerce, être, dans les vingt-quatre heures du chargement, signé du chargeur et du capitaine, il s'ensuit que le chargeur n'est engagé par les stipulations d'un connaissement non signé de lui qu'autant qu'il est établi que ledit connaissement lui a été présenté, dans le délai légal, revêtu de la signature du capitaine. A défaut, le connaissement ne peut faire la loi des parties, et le chargeur n'est lié au transporteur que par le contrat de transport qui s'est formé entre lui et ce dernier. — Ritter c. Cie Gén. Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

69. *Force probante. Signature des parties. Mention. Protestation devant notaire.* — Une protestation faite devant notaire public postérieurement à la signature d'un connaissement n'a aucune force légale et ne peut prévaloir contre les mentions portées au connaissement. — Cap.

Tellefsen c. Ozanne et Morgand. — Hâvre, 8 août 1892, VIII, p. 87.

70. *Inexactitudes. Capitaine. Preuve admise à l'encontre du chargeur.* — Le capitaine peut être admis à établir par la preuve contraire que le connaissement est inexact, mais seulement contre le chargeur lui-même. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 23 octobre 1889, V, p. 377.

71. *Inexactitudes. Preuve contraire. Inefficacité à l'égard du tiers-porteur.* — Si le capitaine peut établir par la preuve contraire que le connaissement par lui signé n'est pas l'expression de la vérité, cette preuve, valable contre le chargeur, ne saurait être opposée au tiers porteur du connaissement, qui a fait confiance au titre pour avancer de l'argent sur la marchandise. Spécialement, le déficit constaté sur le chargement à l'arrivée peut être mis, par le tiers porteur du connaissement, à la charge du capitaine, alors même que celui-ci établirait qu'il a été réellement chargé une quantité moindre que celle que le connaissement accuse. — Victor Vaïsse et Cie c. cap. Vananatzas. — Marseille, 18 mai 1892, VIII, p. 105.

72. *Inexactitudes. Loi anglaise. Armateur. Preuve contraire. Tiers porteur.* — D'après la loi anglaise, l'armateur répond de la signature du capitaine apposée sur le connaissement comme de tous les actes de ce dernier qui rentrent dans ses pouvoirs ordinaires, et il a seulement le droit de prouver, même à l'encontre d'un tiers porteur, que les quantités indiquées au connaissement n'ont pas été effectivement chargées. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

73. *Mention inscrite au connaissement-chef. Nullité.* — Le capitaine ne peut exciper d'une mention inscrite seulement au connaissement-chef resté entre ses mains, et qui n'a pu modifier le contrat de transport intervenu entre lui et les chargeurs. — Reinhard c. cap. Orr ; — Hâvre, 13 décembre 1886, II, p. 562 ; — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon ; — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 343.

74. *Mention inscrite au connaissement-chef. Absence sur les récépissés.* — Les clauses imprimées au connaissement-chef, représenté par une compagnie maritime de transports, sont opposables au chargeur qui a signé ce connaissement, bien que ces clauses ne figurent pas sur les récépissés de sa marchandise, qui lui ont été délivrés par la compagnie. — Kanoui c. Hartmann et Société navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

75. *Divergence. Plusieurs exemplaires. Exemplaire du capitaine.* — En cas de divergence entre les exemplaires du connaissement, celui du capitaine fait foi contre lui. — Cap. Malato c. Loiret et Parquier. — Marseille, 24 mai 1892, VIII, p. 107.

76. *Ratures. Surcharges et mentions marginales. Connaissement non opposable au capitaine porteur d'un autre connaissement émanant des chargeurs.* — Les ratures, surcharges et mentions marginales existant sur un connaissement ne peuvent faire foi contre la partie adverse que tout autant qu'elles ont été acceptées par elle. En conséquence, lorsque le capitaine est porteur d'un connaissement rédigé par les chargeurs et constatant que les jours de planche accordés aux affréteurs pour charger et décharger ont été épuisés au chargement, les réclamateurs ne peuvent lui opposer un autre connaissement n'émanant pas de lui et portant que le délai du chargement a été inférieur à celui des staries. — Cap. Flett c. Génestal et Delzons, Collet et Piganiol. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 425.

77. *Constatation du bon état de la marchandise au chargement. Avaries. Absence de force majeure ou de vice propre. Preuve à la charge du capitaine.* — Quand le connaissement constate que la marchandise a été chargée en bon état et conditionnement, le capitaine est responsable des avaries, à moins qu'il ne prouve la force majeure ou le vice propre. — Lemierre c. Nicole. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

78. *Mention d'embarquement en bon état. Effet. Etat extérieur. Chargement de bois en vrac. Avaries intrinsèques.* — La mention, imprimée sur le connaissement, que la marchandise a été embarquée en bon état et bien conditionnée, n'a d'effet qu'en ce qui concerne l'état extérieur du chargement, que le capitaine a pu constater à l'embarquement. Elle ne peut donc avoir pour conséquence de ren-

dre le capitaine responsable des avaries intrinsèques souffertes par un chargement de bois en vrac antérieurement à l'embarquement, le capitaine n'ayant pas la compétence technique nécessaire pour être juge de ces avaries. — Got c. Schiaffino. — Marseille, 15 novembre 1894, X, p. 457.

79. *Destinataire. Clauses licites. Obligation.* — Les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en justice en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Cie Générale Transatlantique c. Esbérard; — Cass., 19 octobre 1891, VII, p. 385. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou; — 6 août 1891, VII, p. 166. — Herembourg c. Société navale de l'Ouest; — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170. — Cie Florio Rubattino c. Bernex; — Cassation, 29 février 1888, III, p. 657.

80. *Contrà.* — La clause d'un connaissement créé entre chargeur et capitaine, portant dérogation à l'article 420 C. P. c., pour attribuer compétence au tribunal de commerce du lieu où le connaissement a été créé, ne lie que le chargeur et la compagnie de transports maritimes et ne produit aucun effet à l'égard du destinataire. — Cie Transatlantique c. Esbérard. — Alger, 7 février 1891, VII, p. 23.

81. Allemagne.— *Clause manuscrite. Clause imprimée. Préférence.* — Une clause manuscrite ne doit être préférée à une clause imprimée du connaissement, que si elle a pour but d'annuler et de remplacer cette dernière clause. — Zizold, Colmans et Cie c. Cie Cosmos.— Oberlandg. de Hambourg, 12 novembre 1887, III, p. 740.

82. Angleterre. — *Force probante. Manquant.* — Le connaissemeet fait foi entre les parties pour la quantité embarquée, et le capitaine est tenu de payer tout le manquant. — Lishman c. Christie. — Cour sup. de judic.. 28 juin 1887, III, p. 215.

83. *Signature par l'agent de l'affréteur. Irresponsabilité de l'armateur.* — La signature de l'agent de l'affréteur n'est pas opposable à l'armateur. Il en serait autrement si cet agent avait signé en vertu d'une procuration du capitaine. — Mancha et Cie c. Cope. — Haute cour de justice, C. de la Reine, 17 mars 1888, IV, p. 443.

84. Autriche-Hongrie.— *Divergence d'énonciation entre les connaissements du chargeur et du capitaine. Préférence.* — En cas de divergence entre le connaissement resté entre les mains du capitaine et le connaissement qui est en main du destinataire, le premier fixe les droits du capitaine, s'il a été rempli et signé par le chargeur. — Cassation Vienne, 30 avril 1890, VI, p. 309.

85. Belgique. — *Force probante. Mention. Preuve contraire. Présomptions.* — Si le connaissement, rédigé en la forme légale, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs, cette disposition n'a que la valeur d'une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. La preuve de la fausseté d'un connaissement peut être administrée par tous moyens de droit, même par présomptions. — Weber et Cie c. Assureurs.— Bruxelles, 30 juillet 1887, III, p. 338.

86. *Force probante. Chargeur. Acceptation.* — En recevant et en acceptant des connaissements en leurs noms, signés par le capitaine, les chargeurs, même non affréteurs, acquièrent une action directe contre le capitaine pour tout ce qui a trait à la réception, à l'embarquement et au transport des marchandises, et réciproquement le capitaine peut faire valoir ses droits contre eux, au sujet des mêmes marchandises. — Anvers, 11 décembre 1891, VII, p. 338.

87. *Force probante. Contre-lettre du chargeur. Inefficacité envers le destinataire.* — Les contre-lettres que le chargeur peut remettre au capitaine n'ont aucune valeur contre le destinataire, lorsqu'elles sont en contradiction avec le connaissement dont ce dernier est nanti. — Werspreuwen c. cap. Valle. — Anvers, 25 novembre 1886, II, p. 586.

88. Brésil. — *Force probante à l'égard des assureurs. Preuve contraire.* — Malgré l'existence des connaissements, les assureurs ont le droit de faire la preuve contraire et d'établir que les marchandises indiquées sur ces connaissements n'ont pas été

réellement chargées. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

89. Danemark. — *Connaissement sans réserves. Livraison.* — Lorsqu'une charte-partie relative à l'affrètement d'un navire, pour transporter d'un port étranger en Danemark une cargaison de grains, ne renferme aucune clause sur la responsabilité du capitaine concernant le poids et la qualité des marchandises, et que le capitaine, lors du chargement, a signé des connaissements « purs et simples », ces connaissements doivent faire la règle pour ses obligations relatives à la délivrance des marchandises. — Copenhague, 24 juillet 1889, VI, p. 335.

90. *Poids porté au connaissement. Capitaine. Signature. Protestation. Responsabilité.* — Lorsque le capitaine, par suite d'un usage en vigueur au port de chargement, usage que les armateurs auraient dû connaître et prendre en considération lors de l'affrètement, a été empêché, lors de la signature des connaissements, de se décharger de la responsabilité concernant le poids de la cargaison, il doit s'assurer que le poids indiqué dans les connaissements a été réellement chargé sur le navire et, après avoir reçu et contrôlé les marchandises, il ne peut, par une simple protestation, se soustraire à la responsabilité du poids indiqué dans les connaissements. —Copenhague, 24 juillet 1889, VI, p. 335.

91. *Clause relative à la durée du déchargement. Réception sans protestation. Destinataire. Acceptation tacite.* — Le destinataire de la cargaison ne peut prétendre qu'une clause relative à la durée de l'embarquement a été indûment insérée dans le connaissement, lorsqu'il a reçu les marchandises d'après ce connaissement et sans protester. Il a ainsi adhéré implicitement à cette clause. — Fagerlund c. Olsen. — Soog-Handelsret, 28 mai 1884, II, p. 360.

92. Grèce. — *Clause imprimée écrite en langue étrangère. Chargeur embarquant ses marchandises d'après ce connaissement. Approbation tacite.* — Les clauses imprimées dans un connaissement, quoiqu'elles ne soient pas écrites par le chargeur, sont obligatoires pour lui, car il les a reconnues tacitement, en chargeant ses marchandises d'après ce connaissement, qui sert, d'ailleurs, de titre à lui chargeur, aussi bien qu'au consignataire. Cette solution doit être admise, même si les clauses du connaissement ont été rédigées en langue inconnue au chargeur, puisque ce dernier pouvait se faire informer de leur contenu en les faisant traduire. — Barbaresso frères c. Cie Florio Rubatino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 493.

93. Italie.— *Clauses imprimées. Clauses manuscrites. Influence.* — Les annotations manuscrites, faites en marge du connaissement, dans le but de mieux préciser les clauses générales imprimées, n'abrogent et ne modifient en rien celles-ci, sauf en ce qui concerne les dispositions contraires et expresses qu'elles peuvent contenir. Ainsi, par exemple, si, dans les clauses imprimées, il est indiqué que le déchargement se fera avec toute la célérité dont le navire est capable, et que les surestaries seront supportées par les destinataires dans une proportion de tant par tonne des marchandises à eux adressées, et si, en marge du connaissement, il est simplement assigné aux destinataires un nombre précis de jours de staries, à l'expiration desquels les surestaries commenceront à courir, cette annotation manuscrite ne déroge en rien au paiement proportionnel desdites surestaries. Elle n'a pas d'autre effet que de modifier le délai des staries et de mieux en préciser la durée, en la faisant correspondre et à l'époque de l'année dans laquelle le voyage s'effectue, et à la portée du navire.— Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

94. Pays-Bas.— *Défaut de signature du chargeur. Force probante. à l'égard des assureurs.* — Si le connaissement n'a pas été signé par le chargeur, il ne fait pas preuve contre les assureurs, surtout dans le cas où l'armateur est en même temps propriétaire de la cargaison. — Van Harwegen c. de Tweede Associatie ter zee Assurantie.— Amsterdam, 9 juin 1888, IV, p. 469.

95. Tunisie. — *Fret payable sur le poids débarqué. Défaut de mesura-*

ge à l'arrivée. Base d'appréciation. Poids porté au connaissement. — Quand le connaissement stipule que le fret sera payé sur la quantité de marchandises pesées au débarquement, et que le mesurage n'a pas eu lieu, il faut s'en rapporter aux énonciations du connaissement pour connaître la quantité de marchandises qui a été réellement transportée et sur laquelle le fret est dû. — Domergue c. Campo et autres. — Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VII, p. 165.

96. *Destinataires. Clauses obligatoires.* — Les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire, qui, agissant en justice en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Sultan c. Det Forenede Dampskibs ;— Tunis, 16 novembre 1891, VII, p. 371. — Det Forenede Dampskibs c. Farrugia ;—Tunis, 14 novembre 1889, V, p. 698. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line ; — Tunis, 29 décembre 1894, X, p. 488.

CHAPITRE VI

Des Clauses du connaissement.

97. France. — *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine et des gens de l'équipage par dérogation à l'art. 216 du Code de commerce n'a rien de contraire à l'ordre public et doit être considérée comme licite et obligatoire. — Watts Ward c. Breckenridge et Busch et Cie ; — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146. — Nicole c. Lamotte ; — Rouen, 16 mai 1886, II, p. 274. — Assureurs de Hambourg c. Cie Transatlantique ; — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269 ; — Wheatley c. Frisch ; — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422. — Gharmasi c. Cie Transatlantique ;—Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35. — Symons c. Génestal et Delzons ; — Rouen, 29 décembre 1891, VII, p. 659. — La Plata c. Dussaud ; — Bordeaux, 7 décembre 1892, VIII, p. 521. — Cie Hâvraise c. Faure ; — Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 13.

98. *Clause imprimée d'exonération. Validité.* — La clause imprimée qui exonère une compagnie de navigation de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine, dans un connaissement accepté par le chargeur, est obligatoire pour celui-ci. — Mohamed Harzella c. Cie Transatlantique. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

99. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Clause marginale.* — L'armateur peut valablement stipuler par une clause marginale du connaissement l'exonération de la baraterie de patron. — Magasins Généraux de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

100. *Clause d'exonération des actes quelconques du capitaine et de l'équipage. Validité. Perte du navire.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine et des gens de l'équipage, tient lieu de loi entre les parties et spécialement décharge la compagnie de transport des conséquences de la perte du navire imputable à la faute du capitaine. — Cie Gén. Transatlantique c. Aïdane. — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 257.

101. *Clause d'exonération. Validité. Effet. Sortie du port sans pilote.* — La clause d'un connaissement, aux termes de laquelle l'armateur stipule qu'il ne répondra pas des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine ou des gens de l'équipage, a pour effet de décharger l'armateur de toute responsabilité, alors même que le capitaine, en appareillant sans pilote et par une grosse mer, aurait commis une faute qui aurait occasionné la perte du navire. — Cie Gén. Transatlantique c. Salettes. — Montpellier, 6 décembre 1889, VI, p. 256.

102. *Clause d'exonération. Validité. Cargaison détournée.* — L'armateur qui a stipulé au connaissement qu'il ne répondait pas de la baraterie du capitaine est couvert par cette clause de toutes les fautes commerciales et nautiques que le capitaine peut commettre. Il est donc fondé à réclamer la totalité du fret convenu, de même que les staries et les frais accessoires, dès que le navire est arrivé à destination, quand même le capitaine serait reparti en emportant une partie de la cargaison qu'il aurait détournée. — Van Cauvenberghe c. cap. Hardy.— Dunkerque,

21 janvier 1889, IV, p. 665. — Albretsen c. Perraud et Cie; — Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414.

103. *Clause d'exonération. Chargement dans un port déterminé. Chargement effectif dans un autre port. Inapplication.* — La clause qui exonère l'armateur des conséquences de la baraterie du capitaine ne peut, bien que valable en soi, être appliquée lorsqu'il a été convenu qu'elle ne produira effet qu'en cas de chargement dans un port déterminé, si, en fait, le navire a embarqué sa cargaison dans un autre port. — Hain et Son c. Société des Magasins Généraux. — St-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

104. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité. Preuve de la faute.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine est valable et peut être invoquée même lorsque le connaissement qui la contient a été délivré et signé par le capitaine. Mais, pour pouvoir bénéficier de la clause dont s'agit et dégager sa responsabilité, l'armateur est tenu de prouver que le dommage est dû à une faute commise par le capitaine; c'est à lui qu'incombe la charge de la preuve sur ce point. — Durham Cy limited c. Merlin Massieu. — Rouen, 19 juillet 1886, II, p. 301; Cassation, 19 février 1889, IV, p. 629. — Cie Transatlantique c. Scotto; — Cass., 6 février 1889, IV, p. 628. — Cie Transatlantique c. Assureurs de Hambourg; — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 135.

105. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Ordre public. Nullité.* — Est nulle, comme contraire à l'ordre public, la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère de toutes les fautes du capitaine. — Roturier c. Cie Bordelaise; — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28. — Siegfried c. Langstaff, Ehrenberg et Pollack; — Hâvre, 26 juillet 1887, III, p. 289. — Amanieux c. Cie Fraissinet; — Bordeaux, 9 février 1889, V, p. 191.

106. *Clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine. Ordre public. Nullité. Présomption de faute.* — La clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine est illicite, et doit, comme contraire à l'ordre public, être réputée non écrite. Elle ne saurait s'interpréter en ce sens que la présomption légale de faute contre le transporteur serait détruite, et qu'il appartiendrait aux chargeurs d'établir la faute. Une pareille stipulation serait également nulle, en raison des mêmes principes d'ordre public. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Faure frères. — Bordeaux, 6 février 1889, IV, p. 645.

107. *Clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine. Restriction aux fautes nautiques. Ordre public.* — La clause exonérant le navire de la baraterie de patron n'a d'effet que pour les fautes nautiques du capitaine, l'ordre public ne permettant pas à l'armement de stipuler valablement l'exonération des fautes du capitaine agent commercial. — Cie Hâvraise c. Hay; — Rouen, 31 janvier 1887, III, p. 18. — Lemierre c. Nicole; — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33. — Siegfried c. Langstaff, Ehrenberg et Pollack; — Hâvre, 26 juillet 1887, III, p. 289. — D'Alayer c. Pétersen; — Aix, 25 décembre 1893, IX, p. 217.

108. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Fautes commerciales. Extension.* — Est valable et doit produire tous ses effets la clause d'un connaissement portant exonération pour l'armateur des fautes du capitaine ou de l'équipage, sans qu'il y ait à distinguer entre les fautes commises dans la direction nautique et celles commises dans l'exploitation commerciale du navire. — Busch et Cie c. Watts Ward; — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146; Cassation, 31 juillet 1889, IV, p. 129. — Van Cauwenberghe c. cap. Hardy; — Dunkerque, 20 janvier 1889, IV, p. 665. — Fraissinet c. Amanieux et Naville; — Cass., 20 juillet 1891, VII, p. 115. — Nicolle c. Brown et Corblet; — Hâvre, 20 janvier 1892, VII, p. 421. — Lindsay Gracie et Cie c. Simon; — Nîmes, 13 mars 1893, IX, p. 178. — Messageries c. Dussaud; — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

109. *Clause d'exonération. Restriction aux fautes d'arrimage et de navigation.* — La clause de non-garantie du poids, des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine, étant restrictive du droit commun, doit être prise dans son sens le plus étroit. En conséquence, elle n'exonère l'armateur des faits du capitaine qu'en

tant qu'ils s'appliquent à l'arrimage et à la navigation, et ne saurait le dispenser de livrer tout ce qui a été pris en charge. — Société maritime Algérienne c. Grandin frères et Dufailly et Noy. — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

110. *Clause d'exonération de la baraterie. Validité. Vice d'arrimage.* — Est licite la clause du connaissement exonérant l'armateur de la baraterie de patron et des fautes et erreurs de jugement de celui-ci. En conséquence, elle a pour effet d'exonérer l'armateur et le navire de toute responsabilité pour manquants ou avaries par vice d'arrimage, alors qu'aucune faute personnelle n'est prouvée contre l'armateur. — Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

111. *Clause d'exonération. Armateur. Faute personnelle.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur de la baraterie de l'équipage ne le décharge pas des suites de sa faute personnelle. — Woods et Murray c. Verminck; — Cassation, 17 mai 1893, VIII, p. 645. — Société Maritime Algérienne c. Grandin frères et Dufailly et Nay ; — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207. — Société Commerciale d'affrètements c. cap. Hunter ; — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 248.

112. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Aménagement du navire.* — La clause exonérant les armateurs des fautes du capitaine laisse subsister la responsabilité des premiers, lorsque le dommage résulte de leur propre fait, et notamment de l'aménagement du navire. — Cap. Janes, Mark Withwill et Sons, et Currie c. Lamotte et Cie et joints ;—Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41. — Durham c. Merlin et Massieu ; — Cassation, 18 février 1889, IV, p. 629.

113. *Clause d'exonération. Faute personnelle.* — Une compagnie de transports maritimes ne peut, par une clause spéciale de ses connaissements, s'affranchir de la responsabilité de ses fautes personnelles. — Cie Hâvraise c. Hay ; — Rouen, 31 janvier 1887, III, p. 18 ; Cassation, 27 mai 1889, V, p. 180. — Cie Gén. Transatlantique c. Vacongne et Antier ; — Cassation, 12 février 1890, V, p. 609. — Cie Hâvre-Paris-Lyon c. Génestal et Delzons ; — Rouen, 15 juin 1894, X, p. 211.

114. *Clause d'exonération. Capitaine. Faute personnelle. Vol pendant le transport. Responsabilité.* — La clause de non-responsabilité insérée dans le connaissement ne saurait avoir pour effet d'exonérer le capitaine de la responsabilité de ses propres fautes, notamment d'un détournement commis au cours du transport au préjudice du chargeur. — O'Lagnier c. les Fils Conseil. — Bordeaux, 4 décembre 1893, IX, p. 721.

115. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Marchandises inflammables.*— La clause du connaissement qui exonère l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage ne le dégage pas des conséquences de sa faute personnelle. Spécialement, la compagnie de transports qui a fait charger des marchandises inflammables sans les signaler en temps utile au capitaine, répond des conséquences de leur arrimage dans la soute aux poudres, que le capitaine a opéré par ignorance de leur contenu, et cela quoique la compagnie fût exonérée par les connaissements de tous vices d'arrimage. — Cie Gén. Transatlantique c. Schimpf. — Cassation, 12 juillet 1893, IX, p. 132.

116. *Clause d'exonération. Faute personnelle. Insuffisance de charbon.* — L'armateur répond envers l'affréteur de la perte des marchandises sacrifiées par l'imprévoyance du capitaine, sans pouvoir exciper de la clause d'exonération des fautes de capitaine insérée dans les connaissements, l'armateur n'étant couvert par cette clause qu'à la condition d'avoir livré un navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire suffisamment approvisionné de combustible. A défaut de cette condition, l'armateur est responsable, conformément au droit commun, même de l'insuffisance des approvisionnements faits par le capitaine en cours de route, la faute alors commise ayant sa cause et son origine dans une faute préexistante, le manque de combustible au départ. — Cyp. Fabre c. Cie James Knott et Cie d'assurances maritimes « La France Maritime ».— Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

117. *Clause d'exonération. Faute*

personnelle. Risques exceptionnels. — Le transporteur ne peut invoquer, comme fin de non-recevoir, la clause le dégageant de toute responsabilité pour fautes du capitaine, lorsque ces fautes ne sont pas établies, mais qu'au contraire, il résulte des faits que la négligence du transporteur, qui n'a pas prévenu suffisamment le capitaine des risques exceptionnels de certaines marchandises, a été la cause du sinistre. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 11 juillet 1888, IV, p. 269.

118. *Clause d'exonération. Fait personnel. Ouverture des panneaux. Avis au consignataire.* — Le fait de ne pas appeler les consignataires à l'ouverture des panneaux étant une faute personnelle des agents des armateurs au port d'arrivée, ces derniers ne peuvent invoquer la clause d'irresponsabilité des faits du capitaine, inscrite dans le connaissement pour se soustraire au paiement de l'avarie. — Jovas et Bisses c. J. et D. Hutchison. — Rouen, 17 décembre 1888, IV, p. 539.

119. *Clause d'exonération. Profit procuré à l'armateur.* — Si le connaissement délivré par le capitaine porte que « l'armateur n'est nullement garant des fautes et des actes quelconques commis par l'équipage ou le capitaine », pour se soustraire à toute responsabilité en cas d'avarie, l'armateur n'en doit pas moins prouver qu'aucune faute ne lui est imputable. Spécialement, l'armateur doit être déclaré responsable, lorsqu'il n'a pas pris, avant le départ du navire, toutes les précautions nécessaires pour mener à bonne fin le transport des marchandises, et lorsqu'il a bénéficié de l'acte dommageable reproché au capitaine. — Hay c. Cie Hâvraise péninsulaire. — Rouen, 13 août 1886, II, p. 304.

120. *Clause d'exonération. Effet. Preuve contraire.* — La clause imprimée d'un connaissement, portant que « l'armateur ne répond pas des fautes du capitaine », n'a pas pour effet d'affranchir ledit armateur de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine qu'il emploie ; mais elle déplace le fardeau de la preuve et, contrairement au droit commun, le met à la charge de l'expéditeur ou du destinataire. Par suite, le destinataire qui se plaint d'un déficit doit, s'il est lié par une clause affranchissant l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine, prouver que l'existence de ce déficit est due à la négligence et à la faute de ce dernier. — Curwell frères c. Lumineau et Pichcrit; — Nantes, 2 juin 1888, IV, p. 551. — Cie Gén. Transatlantique c. Daudet ; — Cassation, 29 octobre 1890, VI, p. 241.

121. *Exonération relative au « management » du navire. Interprétation.* — Lorsque le connaissement contient une clause d'exonération des fautes du capitaine dans le « management or navigation of the ship », il faut entendre par le mot « management » tous les maniements et travaux que l'équipage ou le capitaine peut avoir à accomplir dans le navire en dehors de la direction nautique, comme l'appropriation des cales, les soins à la marchandise, leur bon arrimage, etc. — Beau et Cie c. cap. Partridge; — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160. — Diemer et Poupardin c. cap. Freeman ; — Marseille, 6 mai 1892, VIII, p. 103.

122. *Clause d'exonération dans le « management » du navire. Interprétation.* — La clause d'une charte-partie exonérant les armateurs des fautes commises par le capitaine « in the management and navigation of the ship » ne s'applique qu'aux fautes nautiques, et non à une faute commise dans l'accomplissement d'un mandat commercial. — Cap. Murray c. Vermink. — Marseille, 10 décembre 1891, VII, p. 321.

123. *Clause d'exonération dans le « management » du navire. Interprétation.* — Le mot anglais « management », inséré dans les clauses d'exonération du connaissement, doit être interprêté dans le sens « d'administration du navire », par opposition au mot « navigation », qui s'applique à la direction nautique. — John Bhrothers c. Antonin fils de Roux. — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 408.

124. *Clause d'exonération dans le « management ». Manquant. Irresponsabilité.* — L'armateur est suffisamment couvert de toute responsabilité à raison des manquants par la clause du connaissement qui l'exonère des fautes commises dans le « mana-

gement » du navire. — Antonin fils de Roux c. cap. Pétersen. — Marseile, 29 juin 1893, IX, p. 217.

125. *Clause d'exonération. Baraterie. Interprétation.* — La baraterie du capitaine doit s'entendre non seulement des prévarications, mais encore des fautes, omissions, négligences ou incuries qui peuvent lui être imputables, soit dans la conduite du navire, soit à l'occasion de la direction commerciale de l'exploitation. — Hain et fils c. Société des Magasins Généraux. — St-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

126. *Clause d'exonération de la « barratry » du capitaine.* — Le mot anglais « barratry, » contenu dans un connaissement exonérant les propriétaires de navires, ne s'applique qu'aux actes essentiellement frauduleux du capitaine ; par suite, l'armateur reste responsable des simples fautes et négligences du capitaine. — Dillon et cap. Chasshire c. Cattanéo ; — Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 410. — Knott c. Dupâquier ; — Hâvre, 14 août 1894, X, p. 427.

127. *Clause d'exonération. Abordage. Navires appartenant au même armateur. Restriction de la clause.* — La clause d'un connaissement, qui stipule que la compagnie de navigation ne répond pas des dommages arrivés à la marchandise par la faute du capitaine, est licite. Mais, si le dommage provient d'un abordage causé par la faute commune des capitaines des navires abordeur et abordé, la compagnie, poursuivie par les chargeurs comme responsable tout à la fois de la faute du navire abordeur et du navire abordé, peut bien exciper de cette clause du chef de ce dernier navire ; mais elle ne le peut du chef du premier. Le bénéfice de la clause doit être restreint au navire transporteur de la marchandise. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

128. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Exception pour l'ouverture des vannes. Voie d'eau. Ouverture du robinet-vanne. Envahissement de la cale.* — Lorsque l'armateur est exonéré par le connaissement des fautes du capitaine, sauf « avaries à la cargaison résultant de l'ouverture des vannes faite mal à propos », on doit considérer comme rentrant dans l'exception prévue par la clause le fait par le capitaine d'avoir ordonné l'ouverture du robinet-vanne pour faire écouler dans le compartiment des machines une voie d'eau qui s'est déclarée dans le coqueron, et d'avoir ainsi, par une erreur de jugement, fait envahir la cale avant et augmenter l'inclinaison du navire de telle façon que les marchandises qui s'y trouvaient ont subi des avaries. — Cap. Inch c. Esbran. — Hâvre, 8 janvier 1895, X, p. 591.

129. *Clause d'exonération. Marques. Perte ou confusion.* — La clause du connaissement, stipulant que l'armateur ne répond pas des fautes, négligence et baraterie du capitaine, ne peut exonérer l'armateur du remboursement aux réclamateurs des marchandises non délivrées et en échange desquelles le capitaine représente des marchandises sans marques ou portant d'autres marques que celles du connaissement. — Siegfried c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 26 juillet 1887, III, p. 289.

130. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement à l'arrivée. Surveillance par un agent de l'armateur. Fautes.* — Le capitaine est le préposé de l'armateur pour le chargement et le déchargement du navire, et, en faisant au départ surveiller l'arrimage par un de ses employés et en organisant à l'arrivée un système de transbordement, l'armateur ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandise au destinataire. En conséquence, les fautes commises dans ces diverses opérations ne sauraient engager la responsabilité de l'armateur qui s'est exonéré dans le connaissement des fautes du capitaine. — Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

131. *Clause d'exonération des avaries à l'embarquement. Gabarage de Bordeaux à Pauillac. Usage de Bordeaux. Avaries. Armateur responsable.* — D'après l'usage de Bordeaux, les allèges ne doivent être considérées que comme le commencement du navire. Si, pendant le gabarage de Bordeaux à Pauillac, la marchandise vient à s'avarier, l'armateur ne peut se prévaloir de la clause insérée

au connaissement et portant qu'il n'est pas responsable des avaries survenues aux marchandises, à l'embarquement ou au débarquement, ou au transbordement au cas d'accident provenant de la rupture de treuils, chaînes, élingues, etc., pour s'exonérer de la responsabilité de ces avaries. — Ballande c. Cie Nantaise de navigation. — Nantes, 2 juin 1892, VIII, p. 97.

132. *Clause : frais de transport de Pauillac à Bordeaux à la charge du destinataire. Interprétation.*— Quand un connaissement porte : 1° que les frais du transport de Pauillac à Bordeaux restent à la charge du destinataire ; 2° que le fret sera toujours dû, dès que le débarquement aura été opéré à Pauillac ; ces deux clauses sont valables et doivent être interprétées de la manière suivante : 1° La présomption de faute existant d'après le droit commun contre le transporteur est remplacée par une présomption contraire en sa faveur ; 2° Pour le transport de Pauillac à Bordeaux, le transporteur a la faculté de se substituer un mandataire, qui le couvre, à moins de faute ou de dol dans le choix de ce mandataire. — Rouzaud fils c. Cie Hâvraise Péninsulaire, — Bordeaux, 31 octobre 1887, III, p. 579.

133. *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Abordage. Capitaine abordeur seul poursuivi. Exonération au profit des armateurs de l'abordé. Exception personnelle.* — Lorsque les chargeurs du navire perdu, dans un abordage dû à la faute commune des deux capitaines, exercent leur action solidaire uniquement contre le capitaine du navire abordeur, ce capitaine ne peut se prévaloir de ce que les connaissements dont lesdits chargeurs sont porteurs dégagent les armateurs du navire abordé et coulé « de toute responsabilité provenant de la faute du capitaine ». Cette clause, insérée à l'avance dans les connaissements, ne peut être considérée comme une remise de dettes ; elle constitue une exception personnelle aux armateurs du navire abordé et ne peut profiter aux tiers. — Powley Thomas et Cie c. cap. Geest.— Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 259.

134. *Avaries. Clause de remboursement sur la valeur intrinsèque.* — Est licite et doit être considérée comme valable, la clause d'un connaissement stipulant qu'en cas de perte ou d'avaries à des marchandises, l'armateur n'est tenu que d'en rembourser la valeur intrinsèque, calculée au port de charge et non au lieu du déchargement.— Tribunal sup. de la Guyane française, 5 janvier 1891, VI, p. 698.

135. *Clause de remboursement sur la valeur intrinsèque. Evaluation.*— Lorsque les connaissements portent qu'en cas de perte ou d'avarie l'expéditeur ne devra rembourser que la valeur intrinsèque des marchandises, il n'y a pas lieu, pour l'évaluation des dommages pour les colis dont la valeur n'a pas été déclarée, de tenir compte contre le transporteur de la valeur déclarée aux compagnies d'assurances, mais seulement de la valeur intrinsèque, dans les limites fixées par les connaissements. — Vangohechea et Cie c. Cies d'assurances maritimes et Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 279.

136. *Clause limitant la responsabilité au montant du fret. Validité.* — Est licite et valable la clause d'un connaissement déclarant qu'en cas de retard dans la livraison imputable à une faute du transporteur, il ne sera dû de dommages-intérêts que dans la limite du montant du fret. — Salomon et Lévy c. Cie des Messageries maritimes.— Seine, 1er octobre 1892, VIII, p. 326.

137. *Clause de non-restitution du fret avancé. Avarie commune. Contribution de l'armateur. Indivisibilité. Contribution sur la moitié de l'avance.* — L'obligation de l'armateur par rapport au chargeur co-débiteur de la contribution constitue une dette indivisible *solutione tantum*, et cette indivisibilité a pour conséquence de faire obstacle au déplacement des éléments contribuables. En conséquence, la clause de non-restitution, en cas de sinistre, de l'avance du fret, n'a pas pour effet d'exonérer l'armateur de contribuer aux avaries communes sur la moitié du fret avancé. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

138. *Clause de non-garantie. Effet. Charge de la preuve.* — La clause de non-garantie des avaries, insérée dans un contrat de transport, n'a pas pour effet d'exonérer le transporteur des conséquences de ses fautes ;

mais elle fait disparaître la présomption générale de faute que l'article 103 fait peser sur lui. C'est donc à celui qui se plaint d'une avarie de rapporter la preuve qu'elle est imputable au transporteur. — Cie anonyme de navigation mixte c. Akoun ; — Cassation, 11 juillet 1892, VIII, p. 12. — Cie Gén. Transatlantique c. Daudet; — Cassation, 29 octobre 1890, VI, p. 241.

139. *Clause « la marchandise est reçue suivant la déclaration du chargeur ».* — Le transporteur est obligé de délivrer au destinataire la marchandise qu'il a déclaré avoir reçue dans le connaissement, malgré la réserve insérée dans cet acte et portant « qu'il ne donne reçu de cette marchandise que suivant la déclaration du chargeur ». En conséquence, s'il est établi, à l'arrivée du navire, que l'identité de la marchandise débarquée n'est pas la même que celle indiquée au connaissement, le transporteur est responsable vis-à-vis du réclamateur, sauf le recours qu'il peut exercer contre le chargeur. — Becker, Ilardi et Cie Hâvraise péninsulaire c. Mourer. — Rouen, 9 juin 1886, II, p. 165. — *Contrà:* Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

140. *Clause « que dit être ». Déficit.* — En l'état de la clause « que dit être », insérée dans le connaissement par le capitaine, celui-ci ne saurait être tenu au remboursement du déficit constaté au débarquement. — Cap. Reget c. Cassar ; — Marseille, 14 octobre 1886, II, p. 446. — Messageries Maritimes c. Fraggi ; — Marseille, 3 août 1886, II, p. 329.

141. *Clause « que dit être ». Nombre de colis.* — La clause « que dit être », ou tout autre similaire, insérée dans un connaissement, ne peut s'appliquer qu'au poids ou à la qualité dont il n'est pas permis au capitaine de contrôler l'exactitude lors de l'embarquement. Mais elle ne saurait dispenser le capitaine de rendre le nombre de colis qu'il a reçu à son bord. — Servel et fils c. cap. Stewart. — Marseille, 14 mars 1887, II, p. 706.

142. *Clause « sans approuver ou que dit être ». Validité. Différence de poids. Capitaine. Destinataire. Preuve du poids embarqué.* — Est valable la clause : « sans approuver ou que dit être », comme n'étant pas contraire à l'ordre public, aux lois et aux bonnes mœurs, et comme répondant, d'ailleurs, à une véritable nécessité du commerce. En présence de cette clause, le capitaine n'est pas responsable de la différence de poids entre celui porté au connaissement et celui de la marchandise à l'arrivée, à moins que le destinataire ne prouve que la marchandise avait réellement au départ le poids indiqué par l'expéditeur. — Cie des Bateaux à vapeur à hélice du Nord c. Frugès et Bourdon et Cie. — Bordeaux, 19 mai 1890, VI, p. 252.

143. *Clause d'exonération des fautes de l'équipage. Nullité. Poids. Non-garantie. Validité.* — Si le capitaine ne peut pas, par une clause insérée dans le connaissement, s'affranchir de la responsabilité de ses propres fautes ou de celles des gens de l'équipage placés sous ses ordres, il peut valablement stipuler qu'il ne sera pas garant du poids des marchandises dont il prend l'obligation d'effectuer le transport. — Cie des Bateaux à vapeur à hélice du Nord c. Frugès et Bourdon et Cie. — Ibid.

144. *Clause « poids et quantité inconnus ». Effet. Charge de la preuve.* — La mention « poids et quantité inconnus, » mise sur un connaissement, n'a pas pour conséquence de priver celui qui prend livraison de tout recours contre le capitaine. Elle met seulement à sa charge la preuve de la quantité à fournir par le navire, et celle de la faute qui a pu amener une perte partielle de la marchandise. — Domergue et Gabian c. Barthélemy Pappa et Cie ;— Seine, 16 avril 1887, III, p. 37. — Cap. Dickinson c. Entrepôts de Paris ; — Dunkerque, 23 décembre 1890, VII, p. 672. — Cyprien Fabre c. Assureurs ; — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488. — Société commerciale de Commission d'affrètement c. cap. Fretwurst ; — Marseille, 31 octobre 1893, IX, p. 544.

145. *Clause « poids et contenu inconnus ». Déficit anormal.* — Lorsqu'un déficit est constaté à l'arrivée parmi des sacs portant des marques spéciales et des numéros, le capitaine ne peut exciper de la clause du connaissement « poids et contenu inconnus », si le nombre de sacs sans marque est trop considérable. — Fils de Roux c. cap. Smith ; — Marseille,

13 août 1889, V, p. 386. — Cap. Gibb c. Lavergne; — Dunkerque, 19 juin; Douai, 24 décembre 1888, IV, p. 631.

146. *Clause « poids inconnu ». Sacs. Nombre exact. Représentation à l'arrivée*. — La clause « poids inconnu » n'a pas pour effet de dispenser le capitaine de représenter à l'arrivée le nombre exact des sacs reconnus à l'embarquement, lorsque le nombre a été inscrit et précisé sur le connaissement. — Soula c. Witham; — Bordeaux, 9 novembre 1888, IV, p. 558. — Beau c. cap. Partridge; — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160. — Société Maritime Algérienne c. Dufailly et Nay; — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

147. *Clause « poids inconnu ». Effet. Quantité supérieure à celle réellement embarquée*. — La clause « poids inconnu », insérée sur un connaissement, crée bien une présomption de non-responsabilité en faveur du capitaine et de l'armateur; mais elle n'a pas pour effet de les décharger de la responsabilité des fautes prouvées à leur charge. L'armateur est responsable envers le destinataire de la différence constatée entre la quantité énoncée au connaissement et la quantitée délivrée, lorsqu'il est démontré que cette quantité a été seule chargée, et que, si une quantité supérieure a été énoncée au connaissement, c'est par le fait, la faute ou les erreurs personnelles des agents de l'armateur. — Rispal c. Le Roy et Cie, Lesteven, Buisson frères et autres. — Hâvre, 6 avril 1886, II, p. 168.

148. *Clause imprimée « poids inconnu ». Clause manuscrite. Influence. Quantités indiquées. Obligation de les livrer*. — La clause imprimée d'un connaissement « poids, contenu, quantité, qualités et valeurs inconnus », n'aurait pour effet d'exonérer le capitaine de toute responsabilité qu'autant qu'elle ne se trouverait pas contredite par les autres énonciations d'ailleurs contraires des connaissements. Mais si on trouve, en outre, dans le corps de ce connaissement, l'indication très précise, manuscrite et en chiffres, des quantités, le capitaine ne saurait se prévaloir de la clause imprimée pour se dispenser de livrer au destinataire les quantités qu'il a dû nécessairement accepter, en les vérifiant lors du chargement, quantités qu'il a en tous cas certifiées en apposant sa signature sur des connaissements où elles étaient indiquées en chiffres et en lettres. Pour se dispenser de délivrer les quantités indiquées, le capitaine ne peut utilement se prévaloir d'une clause du connaissement qui indique que la *responsabilité du navire cessera après la délivrance du pont du navire*, alors surtout que le connaissement porte que la délivrance doit être accompagnée de la réception par le destinataire, lequel est en même temps tenu de payer le fret. Il suit de là que la délivrance n'est définitive qu'après le pesage des marchandises, et que la responsabilité du capitaine est jusque-là engagée. — Cap. Geary c. Cie de navigation Hâvre Paris-Lyon. — Rouen, 9 février 1885, I, p. 27.

149. *Clause « poids inconnu ». Usages des ports de la Mer Noire. Chargement en vrac sans séparation. Absence de faute. Répartition proportionnelle des quantités délivrées*. — Les connaissements ayant été signés par le capitaine «poids inconnu», suivant les usages des ports de la mer Noire, s'ils portent que la marchandise, l'orge dans l'espèce, a été chargée en vrac avec d'autre orge sans séparation, ou si la séparation n'a été faite qu'au moyen de nattes et a été pourtant insuffisante pour empêcher le mélange, aucune faute ne peut être reprochée au capitaine à raison du chargement; s'il n'a, d'ailleurs, commis aucune faute pendant la traversée et le déchargement, les marchandises doivent être réparties entre les réclamateurs proportionnellement aux poids portés aux connaissements; le déficit doit être réparti entre eux dans la même proportion, et les chargeurs doivent en tenir compte à leurs acheteurs respectifs. — Cap. Mackay c. Réclamateurs et Chargeurs. — Hâvre, 4 juillet 1888, IV, p. 161.

150. *Clause de non-garantie de la casse. Effet. Charge de la preuve*. — La clause de non-garantie pour les avaries provenant de la casse, inscrite dans un connaissement, n'affranchit pas, sans doute, l'armateur de toute responsabilité à raison des fautes commises par lui ou ses agents, mais elle a pour effet de mettre la preuve desdites fautes à la charge des

expéditeurs ou des destinataires. En conséquence, la responsabilité du transporteur n'est pas suffisamment établie lorsque le jugement se borne à dire que les avaries proviennent de la négligence apportée par ce transporteur dans le débarquement des marchandises, sans reconnaître contre lui l'existence d'une faute déterminée. — Cie Gén. Transatlantique c. Charton ; — Cassation, 1er mars 1887, II, p. 641. — Pfeiffer c. Chargeurs-Réunis ; — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 637.

151. *Clause « ne répondant pas du coulage ». Effet.*—La clause «ne répondant pas du coulage des liquides » n'a pas pour effet d'affranchir le capitaine de la responsabilité de ses fautes; mais elle crée, en sa faveur, une présomption qui met à la charge du réclamateur de la marchandise la preuve de la faute qui a occasionné le manquant. — Desmarais frères c. cap. Carter; — Hâvre, 16 juin 1891, VII, p. 157. — Pfeiffer c. Chargeurs-Réunis; — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 637.

152. *Clause d'exonération du coulage, de la corruption et des fautes du capitaine.* — Est licite et doit produire tous ses effets la clause d'un connaissement stipulant que l'armateur ne répond ni de la corruption, coulage, vidange, sacs tachés, ou du dommage du contact, de l'évaporation ou de l'odeur d'autres marchandises, ni des dégâts provenant des fautes du capitaine, de l'équipage ou de toute autre personne employée à bord. — Koninkyke West Indische Maildieust c. Plate.—Rouen, 13 mai 1891, VII, p. 122.

153. *Clause d'exonération du contenu. Poids non mentionné. Vol. Preuve.* — Lorsque le transporteur a remis à destination en bon état extérieur une caisse prise en charge par lui, il ne saurait, en présence d'une clause de non-responsabilité du contenu et alors que le connaissement ne porte aucune mention de poids, être déclaré responsable d'un manquant dont le destinataire se plaindrait sans justifier d'une soustraction opérée en route. — Worch et Cie c. Messageries Maritimes. — Seine, 12 novembre 1890, VI, p. 540.

154. *Clause d'exonération de poids et d'emballage. Effet. Preuve.* — Les clauses d'un connaissement, aux termes desquelles l'armateur ne répond ni du poids, ni des vices d'emballage, ont pour effet de décharger l'armateur de toute responsabilité, à moins qu'une faute ne soit constatée et démontrée à son encontre. — Canetti c. Florio-Rubattino. — Marseille, 29 avril 1891, VII, p. 41.

155. *Clause de non-garantie des marques. Effet.* — La clause d'un connaissement, par laquelle il est stipulé que le capitaine et le navire ne sont pas responsables pour oblitération, inexactitudes ou absence des marques, a pour effet d'exonérer le capitaine de la présomption de faute qui pèse généralement sur lui lorsqu'il offre aux réclamateurs des marchandises ne portant pas les marques spécifiées au connaissement, et de mettre à la charge des réclamateurs la preuve de l'existence d'une faute commise par le capitaine. Lorsqu'un connaissement indique en marge les marques des marchandises, et que le capitaine ne représente pas, à l'arrivée, des marchandises portant ces marques, mais présente des marchandises portant des marques différentes, il résulte de ce fait une preuve suffisante de faute à la charge du capitaine ; car il en résulte qu'il a commis la négligence de recevoir à bord des marchandises portant d'autres marques que celles du connaissement. — Wats Ward c. Breckenridge et Busch ; — Rouen, 15 mars 1886, II, p. 146. — Noegly et Cie c. Budd; — Marseille, 13 février 1888, IV, p. 304.

156. *Exonération des marques et du poids. Colis d'une autre espèce. Inapplication.* — La clause d'exonération des marques et du poids ne peut recevoir son application quand il s'agit de colis d'une autre espèce que ceux qui devaient être livrés. — Ludemann c. Cie des hargeurs Réunis. — Hâvre, 26 novembre 1889, V, p. 500.

157. *Exonération pour inexactitude, oblitération ou absence des marques. Fortune de mer. Preuve à faire.* — Le capitaine ne peut pas davantage se prévaloir de la clause d'irresponsabilité pour incertitude, oblitération ou absence de marques, s'il ne justifie pas d'un événement de mer de nature à expliquer la disparition des marques. — Fils de Roux c.

cap. Smith. — Marseille, 15 août 1889, V, p. 386.

158. *Renvoi à la loi américaine de 1893. Clause de non-garantie des marques et du nombre. Nullité. Force majeure. Transporteur. Preuve à faire. Sacs de graines. Manquants. Vidange.* — La loi américaine du 13 février 1893 sur les connaissements déclare nulle toute clause ayant pour but de décharger l'armateur et le capitaine de la responsabilité des fautes ou négligences commises dans l'exécution du contrat de transport, et impose au capitaine l'obligation de remettre un connaissement énonçant les marques, le nombre ou la quantité et l'état apparent des marchandises. En conséquence, si une clause du connaissement soumet le contrat de transport aux prescriptions de cette loi, une autre clause qui exonèrerait le capitaine des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, serait nulle en tant qu'on voudrait lui donner pour effet d'affranchir l'armement d'une faute du capitaine. Cette dernière clause n'aurait pas même l'effet de faire supporter la preuve de la faute aux réclamateurs, et elle laisserait au capitaine la charge d'établir l'absence de force majeure. Spécialement, en l'état de cette double clause, lorsque des sacs de graines ont été reçus en bon état apparent et qu'il est constaté à la livraison des manquants sur une première partie et, sur un certain nombre de sacs d'une seconde partie, qu'ils sont sans marques, déchirés et raccommodés, et, sur d'autres, qu'ils sont en vidange par suite d'accrocs qu'ils ont subis, les transporteurs sont responsables intégralement de ce déficit et de cette non-conformité des colis, s'ils n'établissent pas qu'ils doivent être attribués à une fortune de mer, mais s'il est constant, au contraire, que les avaries sont dues à un vice d'arrimage. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

159. *Exonération pour inexactitude, oblitération ou absence des marques. Consignataire du navire. Livraison incorrecte.* — La clause d'irresponsabilité pour livraison inexacte des marchandises, provenant des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, numéros, etc., met le consignataire du navire à l'abri des erreurs indépendantes de sa volonté ; mais elle ne le dégage pas des livraisons incorrectes qui sont occasionnées par sa faute. — Dennis c. Brown et cap. Morgan. — Hâvre, 11 février 1889, V, p. 44.

160. *Clause d'exonération des vices d'arrimage. Nullité.* — L'affréteur est responsable vis-à-vis du chargeur des fautes d'arrimage ou autres, et il ne peut pas s'exonérer de cette responsabilité en se retranchant derrière une clause du connaissement qui affranchit les affréteurs de toute responsabilité pour manquants, fautes d'arrimage, etc. — Clamageran c. Touchard Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

161. *Clause d'exonération du feu. Effet. Incendie. Cotons.* — La clause stipulant que le capitaine n'est pas responsable du feu à bord sur le quai, dans les embarcations ou à terre, n'a pas pour effet de dégager le capitaine de la responsabilité de ses fautes ; mais elle crée, en sa faveur, une présomption de non-responsabilité. Lorsqu'en l'état d'une clause de cette nature, un incendie s'est déclaré dans des cotons débarqués et arrimés sur le quai et qu'il n'est pas prouvé que l'incendie est imputable à une faute déterminée du capitaine, les pertes causées par l'incendie doivent rester pour le compte des réclamateurs et ne sauraient être mises à la charge du capitaine. — Réclamateurs c. Grosos. — Hâvre, 20 décembre 1886, II, p. 681.

162. *Clause d'exonération des pertes et fuites d'eau, mouillure, etc. Effet. Preuve.* — La clause d'un connaissement exonérant l'armateur des pertes ou avaries causées par les fuites d'eau, écoulements accidentels, suintements, mouillure par l'eau douce ou la mer, ne saurait l'affranchir de toute responsabilité à raison de ses fautes ; elle a seulement pour effet d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur ou du consignataire. — Dufay et Gigandet c. Transports Maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

163. *Clause d'exonération de la rouille. Effet.* — Une compagnie de transports maritimes qui a stipulé dans le connaissement une clause portant que le capitaine et la compagnie

ne sont pas responsables de la rouille, ne peut être déclarée responsable d'une semblable avarie survenue à la marchandise transportée par une décision judiciaire qui ne relève pas à sa charge un fait précis constitutif d'une faute. — Cie Fraissinet c. Emmanuel. Cassation, 21 juillet 1885, I, p. 101.

164. *Clause d'exonération des avaries dues à la pluie*. — La clause d'un connaissement qui exonère l'armateur des avaries occasionnées par la pluie, a simplement pour effet de déplacer la charge de la preuve et d'établir, au profit dudit armateur, une présomption d'irresponsabilité. — Lappas c. Cie British and Foreing et Cie Fraissinet. — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203.

165. *Clause d'exonération du vol. Jurisprudence anglaise. Application au vol par des tiers. Vol par des gens de mer*. — La clause d'exonération du vol, d'après la jurisprudence anglaise, ne s'applique qu'au vol commis par des tiers et non à celui commis par des gens de mer, et laisse, d'ailleurs, la preuve du vol à la charge de l'armateur. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Aix, 27 décembre 1993, IX, p. 488.

166. *Clause autorisant toutes escales. Choix absolu*. — La clause d'un connaissement portant que le capitaine aura droit de faire toutes escales, même rétrogrades, permet à l'armateur d'arrêter son navire dans tel port qu'il lui plaira, sans que les chargeurs aient à en chercher les causes. — Vve Laidain c. Bossut-Plichon. — Poitiers, 17 novembre 1890, VI, p. 417.

167. *Clause autorisant toutes escales. Déroutement. Responsabilité de l'armateur. Préjudice direct*. — Lorsque des connaissements, signés par les agent de l'armateur, indiquent que le navire se rendra directement à un port de destination déterminé où les marchandises seront débarquées, le navire ne peut se rendre auparavant à un port plus éloigné, encore bien que les connaissements stipulent en faveur du navire la faculté de faire escale. Les escales ainsi autorisées ne peuvent s'entendre que d'escales sur la route. L'envoi du navire dans un port plus éloigné que le port de destination constitue un déroutement qui rend l'armateur responsable des pertes et dommages qui ont pu en résulter pour le destinataire. Mais l'armateur, quoique fautif, n'est passible d'aucuns dommages-intérêts, lorsqu'il n'est pas prouvé que le destinataire des marchandises ait éprouvé, du fait du déroutement, un préjudice quelconque qui en soit la conséquence directe. — Wigimond c. Cie Commerciale de Transports à vapeur français. — Rouen, 9 mai 1892, VIII, p. 32.

168. *Clause de variations de route. Voyage de Valence à Bordeaux. Arrêt à Rouen*. — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à varier de route lui donne bien le pouvoir de faire subir à sa route certaines déviations, mais elle ne lui laisse pas la faculté de changer le voyage, qui est déterminé par le port de départ et le port de destination. Spécialement, doit être considéré, non comme une déviation de route, mais comme un changement de voyage, le fait par le capitaine de conduire son navire à Rouen dans un voyage de Valence à Bordeaux. — Castel Sams c. Yruretagoyena. — Bordeaux, 3 août 1891, VII, p. 426.

169. *Clause de variations de route. Transbordement*. — La clause autorisant les déviations de route ne permet pas au capitaine de transborder. Spécialement, doit être déclarée responsable la compagnie de navigation qui, ayant chargé à Bassorah des laines qui devaient être livrées à Marseille, après transbordement à Port-Saïd ou à Alger, a transporté directement ces laines à Londres où elle les a débarquées, puis mises à bord d'un autre vapeur qui les a apportées à Alger, d'où elles sont ensuite parvenues à leur destinataire, à Marseille, par un autre navire appartenant à une autre compagnie de transports. — British India Steamship Cy c. Homsy et Messageries. — Cassation, 2 juin 1886, II, p. 132.

170. *Clause de « faire suivre ». Faculté de transbordement. Second passage du navire à destination. Retards causés par réexpédition. Irresponsabilité*. — La clause du connaissement, par laquelle le capitaine s'engage seulement à « faire suivre » et se réserve la faculté de transborder sur un autre navire ou d'attendre le second passage du navire transporteur

au lieu de destination, exonère le capitaine des retards occasionnés par le transport à une destination différente d'autres marchandises recouvrant les marchandises réclamées. — Géniaux c. Dargenton, Domingo et Cie. — Rouen, 22 juillet 1892, VIII, p. 328.

171. *Clause autorisant à transborder. Validité. Effet.* — Est valable et licite la clause des connaissements d'une ligne régulière lui donnant la faculté de faire embarquer ou transborder les marchandisses avant ou après le départ, à ses frais, mais aux risques des propriétaires, sur tout autre paquebot que celui désigné, sans être tenu d'en prévenir les intéressés. — Kanoui c. Hartmann et Société navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

172. *Clause autorisant à transborder. Validité. Effet. Charge de la preuve.* — Est licite la clause du connaissement autorisant le capitaine à charger la marchandise sur le navire désigné au tout autre et à transborder en tout temps, sans avis préalable, tout ou partie des marchandises, les risques et retards restant à la charge de ces dernières. Cette clause a tout au moins pour effet d'obliger les réclamateurs à prouver que les retards sont imputables à la faute de l'armateur. En conséquence, en l'état de cette clause, les réclamateurs qui ne rapportent pas la preuve ci-dessus n'ont droit à aucune indemnité pour retard par suite du chargement de la marchandise sur un autre navire que celui désigné, alors surtout qu'ils n'établissent avoir souffert aucun préjudice. — Binsse et Sébilo c. Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 2 janvier 1894, IX, p. 734.

173. *Contrà :* — Le réclamateur, porteur d'un connaissement à 100 balles de coton, auquel il est délivré au débarquement 23 balles en moins sur cette partie, est en droit d'en demander la valeur au capitaine. Celui-ci ne peut se couvrir de la clause du connaissement, portant que « au cas où des circonstances imprévues empêcheraient de charger sur le navire, les propriétaires auront la faculté d'embarquer la marchandise sur d'autres navires disponibles », cette clause ne devant avoir d'effet qu'en cas de circonstances imprévues et graves, non alléguées dans l'espèce par le capitaine, et en tout cas ne lui donnant que le droit de laisser toute la cargaison à terre et non de la scinder à son gré.— Reinhart c. cap. Orr ; — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 562. — Lemierre c. Nicole ; — Hâvre, 12 mars 1888, IX, p. 33.

174. *Clause de transbordement à Pauillac. Transport de Pauillac à Bordeaux aux frais et risques du destinataire. Usages de Bordeaux.* — Lorsque le navire contient la clause : « Si le navire opère à Pauillac pour Bordeaux, le règlement du fret sera établi sur le poids reconnu par la douane de Bordeaux, mais le transport de Pauillac à Bordeaux et les frais de gabarage et de pesage resteront aux frais et risques de la marchandise », cette clause a simplement pour effet de laisser à la charge du destinataire les cas fortuits pouvant se produire dans le transport de Pauillac à Bordeaux, de créer une présomption en faveur du transporteur et de déplacer l'obligation de la preuve à faire.— Faure frères c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713 ; Cassation, 12 juillet 1892, VIII, p. 13.

175. *Clause autorisant à transborder au Hâvre. Baisse des eaux. Transporteur. Transbordement dans son intérêt exclusif.* — Lorsque, une marchandise ayant été chargée à destination de Rouen, le connaissement réserve au transporteur le droit de transborder au Hâvre et de clore le voyage dans ce port, il est en faute si, usant de cette faculté en dehors de toute force majeure et dans le seul but de rentrer plus tôt dans la disposition de son navire, il le fait décharger au Hâvre sous prétexte de la baisse momentanée des eaux de la Seine, au lieu d'attendre leur relèvement, et occasionne un retard excessif à la marchandise en ne la réexpédiant que près d'un mois plus tard, au grand préjudice du destinataire. Vainement invoquerait-il, pour justifier ses lenteurs, la pénurie de son matériel de navigation fluviale, car il pouvait toujours recourir au chemin de fer ou hâter la réexpédition en s'imposant quelques frais supplémentaires. — Méras et Ingniet c. Cie Hâvraise Péninsulaire.— Hâvre, 19 juin 1894, X, p. 230.

176. *Clause autorisant le trans-*

bordement aux frais du navire. Surtaxe d'entrepôt. — Encore bien qu'un connaissement stipule en faveur du navire la faculté de transborder la marchandise en cours de voyage, s'il est stipulé en même temps que le transbordement se fera aux frais du navire, et si, en outre, le connaissement prévoit, comme ports de destination du navire, un port étranger et un port français qui se trouve être le port de destination de la marchandise, le transbordement effectué dans le port étranger doit avoir pour conséquence de faire mettre à la charge du navire la surtaxe d'entrepôt dont la marchandise s'est trouvée frappée à son arrivée en France, par suite du transbordement. La surtaxe d'entrepôt doit, en pareil cas, être considérée comme faisant partie des frais mis par le connaissement à la charge du navire en cas de transbordement. — Couvert c. Cie Cunard; — Hâvre, 13 juillet 1886, II, p. 313.— De Querhoent c. Brostrom;— Hâvre, 30 juillet 1888, IV, p. 291.

177. *Clause de non-garantie de transbordement. Séjour prolongé des marchandises à quai. Absence de faute prouvée. Transporteur irresponsable.* — Lorsqu'un connaissement stipule que « le transporteur ne garantit pas la place sur le paquebot devant recevoir en transbordement, que les marchandises non transbordées sont emmagasinées et mises à terre ou à flot aux risques du destinataire, et que les destinataires ou propriétaires sont sans recours contre le transporteur quelles que soient les causes et la durée du séjour au port de transbordement », cette clause d'exonération est valable et doit être entendue en ce sens que le transporteur n'encourt aucune responsabilité à raison du séjour plus ou moins prolongé des marchandises à quai, à moins qu'il n'ait commis quelque faute particulière dont la preuve incomberait au destinataire. — Cie Gén. Transatlantique c. Brière frères. — Poitiers, 9 mai 1892, VIII, p. 302.

178. *Clause autorisant le dépôt des marchandises en cours de route. Dépôt dans l'intérêt du navire. Quarantaine évitée. Frais de transport. Charge du navire.* — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à déposer, en cours de voyage, les marchandises dans des magasins ou sur des pontons, et que le capitaine, pour permettre au navire de continuer sa route sans faire de quarantaine, les a déposées dans un lieu d'où elles ont été transportées dans un port de transbordement, les frais de ce transport doivent être supportés par le navire, dans l'intérêt duquel ils ont été faits, alors même que le connaissement met les frais de quarantaine afférant aux marchandises à la charge de leur propriétaire. — Schamasch c. Cie Regular Line. — Marseille, 3 août 1893, IX, p. 234.

179. *Clause d'allègement aux frais du destinataire. Port de Rouen. Embouchure de la Seine.* — Pour faire retomber sur les affréteurs les frais d'allége de l'embouchure de la Seine à Rouen, le capitaine ne peut se prévaloir de la clause de la charte-partie stipulant que, « si des frais d'allège sont nécessaires pour entrer dans le port de décharge, ils seront supportés par le réceptionnaire »; cette clause n'est, en effet, applicable qu'aux frais d'allège qui seraient faits à l'entrée du port de déchargement, et l'on ne saurait considérer l'embouchure de la Seine comme l'entrée du port de Rouen ; celle-ci se trouve à la limite même de Rouen, en face des prairies de Bapaume. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen , 6 juillet 1887, III, p. 285.

180. *Clause d'allègement. Ambiguïté. Tribunaux. Interprétation souveraine.* — Les juges du fond apprécient souverainement les conventions. En conséquence, l'arrêt qui, interprétant une charte-partie, décide que la clause qui met à la charge des réclamateurs les frais d'allègement ne s'applique pas à l'allègement fait à un point quelconque du voyage, mais uniquement à l'allègement nécessaire lorsque le navire est arrivé en face de son port de destination, est inattaquable par voie de cassation, alors même que la Cour reconnaîtrait l'ambiguïté de la clause en question. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Cassation, 4 juin 1890, VI, p. 129.

181. *Clause autorisant de scinder l'envoi de la marchandise. Réceptionnaire. Obligation de la recevoir en deux fois. Retard.* — Lorsque le fréteur s'est réservé sur les connaissements le droit de scinder l'envoi de la marchandise, le réceptionnaire ne

peut se refuser à la recevoir en deux fois. — Société Maritime Algérienne c. Grandin frères et Dufailly et Noy. — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

182. *Pluralité de transporteurs. Responsabilité limitée aux risques respectifs. Inefficacité envers l'expéditeur.* — Dans le cas où des marchandises sont successivement transportées par diverses compagnies, la clause du connaissement qui exonère chacune des compagnies des suites de tout événement survenu ailleurs que sur son trajet propre n'est valable qu'à l'égard de ces diverses compagnies entre elles et ne saurait, au contraire, avoir d'effet vis-à-vis de l'expéditeur, qui peut, dès lors, s'attaquer valablement au premier transporteur. — Laendler et Cie c. Morisse et Cie Hambourgeoise-Américaine et Laendler et Cie c. Panama Rail Road Cy Pacific Mail Steamship Cy et Cie Hambourgeoise-Américaine. — Hâvre, 14 novembre 1893, IX, p. 528.

183. *Clause de déchargement aux risques des réclamateurs. Effet.* — La clause d'un connaissement portant que « le navire aura la faculté de décharger jour et nuit et d'arrimer les marchandises sur le quai ou sous les hangars sans avis préalable aux réclamateurs, avant pesage, quand il doit être fait par le navire, le tout aux risques et aux frais des réclamateurs, nonobstant tout usage ou règlement contraire du port de décharge», a pour but de déroger à l'usage qui met à la charge du navire les frais de débarquement, et de les faire supporter aux réclamateurs. — Cunard c. Ephrussi et Cie. — Hâvre, 5 novembre 1888, V, p. 495.

184. *Clause de déchargement aux risques des réclamateurs. Mise en magasin. Convention préférable aux usages.* —La clause portant que, « si les marchandises n'étaient pas prises en possession par les consignataires ou leurs fondés de pouvoirs aussi vite que le vapeur était prêt à décharger, elles seraient mises à terre, emmagasinées au port de destination aux risques et frais des propriétaires des marchandises », est licite et fait la loi des parties. Il n'y a pas lieu, dès lors, pour le capitaine de tenir compte de l'usage au port de débarquement prescrivant la mise sous séquestre des marchandises pour le cas où elles ne seraient pas immédiatement réclamées. — Cap. Whiteway c. Deroster. — Douai, 10 janvier 1889, IV, p. 529.

185. *Clause de déchargement aux risques de la marchandise. Gabarier capable et muni des engins nécessaires. Transporteur irresponsable.* — Lorsque le transporteur a stipulé qu'il aurait la faculté, soit de délivrer à bord les marchandises, soit d'en opérer lui-même ou d'en faire opérer le déchargement par un entrepreneur ou batelier de son choix, et que, dans tous les cas, le débarquement aurait lieu aux frais, risques et périls de la marchandise, il cesse d'être responsable de la marchandise remise au port de destination à un gabarier convenablement choisi, c'est-à-dire ayant tous les engins et le matériel nécessaires pour opérer le déchargement dans de bonnes conditions et ayant les capacités requises et généralement reconnues pour effectuer les transports qui lui sont confiés. — Recagno Olcèze et Cazeneuve c. Messageries Maritimes, Benazet et Geoffre. — Bordeaux, 28 décembre 1894, X, p. 787.

186. *Clause d'enlèvement le long du bord aux risques des réclamateurs. Effet.* — Est licite et obligatoire la clause d'un connaissement portant que des marchandises, expédiées d'Amérique par navire anglais dans un port français, « seront enlevées le long du bord, d'où la responsabilité du navire cessera, et dès que le vapeur sera prêt à décharger, par le consignataire du navire, aux frais et risques des réclamateurs de la cargaison ». Une telle clause a pour effet légal de substituer le consignataire du navire aux réclamateurs pour recevoir les marchandises et effectuer la répartition ultérieure entre les divers réclamateurs, et de faire réputer la livraison consommée, en ce qui concerne l'armement, du jour de la mise des marchandises à quai.— Taylor et Greenwell c. Lecoq et Larue. — Cassation, 17 novembre 1886, II, p. 389.

187. *Clause de déchargement le long du bord. Fret à régler suivant le poids délivré. Frais de livraison. Usages de Bordeaux. Répartition.* — Lorsque la charte-partie d'un navire, porteur d'une cargaison de blé, stipule « que le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord», et que,

d'un autre côté, le fret doit, d'après le connaissement, être réglé suivant le poids délivré, le capitaine de ce navire devrait, par application du droit commun, supporter tous les frais de livraison de la marchandise, qu'il pourrait, il est vrai, remettre en vrac, ainsi qu'il l'a reçue. Mais, d'après les usages qui se sont introduits à Bordeaux, quand un capitaine arrive avec une cargaison de blé aux conditions de charte-partie et de connaissement ci-dessus indiquées, il y a lieu de faire contribuer ledit capitaine aux opérations de pesage, de la manière suivante : 1° le hissage de la marchandise jusque sur le plateau de la bascule est fait par lui ou à ses frais; 2° il doit tenir compte de la moitié de la redevance payée à l'Administration du Poids public. — Quand aux autres opérations, c'est-à-dire la mise en sacs, la régularisation du poids de chaque sac, etc.., comme elles sont évidemment faites dans l'intérêt exclusif du réceptionnaire, ce dernier seul doit aussi en supporter tous les frais. Cette solution est, d'ailleurs, applicable aussi bien lorsque la marchandise est livrée à divers acheteurs du réceptionnaire, que lorsqu'elle est livrée directement au réceptionnaire lui-même. — Cap. Litten c. Marcillac. — Bordeaux, 3 janvier 1884, IV, p. 54.

188. *Clause « les marchandises seront prises le long du bord, etc. ». Portée*. — Malgré la clause d'un connaissement stipulant que « les marchandises seront prises le long du bord, aussitôt que le navire sera prêt à décharger et où il déchargera, ou qu'autrement elles seront mises à terre aux frais et risques des réclamateurs », le seul fait du débarquement et de l'arrimage de la marchandise sur le quai n'a pas pour effet de faire cesser la responsabilité du capitaine, lorsque celui-ci n'a pas mis les réclamateurs en mesure de prendre livraison. — Réclamateurs c. Grosos ; — Hâvre, 20 décembre 1886, II, p. 681. — Roberson et Cie c. Lecoq et autres ; — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576. — Peters et William Milburn et Cie c. Busch et Cie et Iselin et Cie ; — Cassation, 10 juin 1890, VI, p. 8.

189. *Clause de déchargement aux risques du destinataire. Absence de réclamateur. Consignataire du navire. Dépôt sous prélarts. Avaries. Irresponsabilité*. — Lorsqu'il est stipulé dans un connaissement que les marchandises seront reçues des palans du navire par les réclamateurs aussitôt qu'elles se présenteront sous la main dans le déchargement, et qu'autrement le capitaine ou son consignataire sera libre de les débarquer et de les mettre en magasin ou sur quai aux frais et risques du réclamateur, le consignataire du navire, lorsqu'un réclamateur ne se présente pas au débarquement, est en droit de ne pas faire nommer de séquestre et de déposer la marchandise sur le quai. En conséquence, le consignataire qui, en l'absence du réclamateur au débarquement, a déposé sur le quai des marchandises (dans l'espèce, des sacs de farine), en les plaçant sous prélarts et sur pavages, satisfait à ses obligations, et, si les marchandises se sont trouvées avariées par la pluie ou les intempéries, ne saurait en être déclaré responsable, l'avarie et les frais restant pour le compte du réclamateur par l'effet de la clause du connaissement. — Cie Cunard c. Dupasquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VII, p. 299.

190. *Clause autorisant à débarquer dès l'arrivée. Absence de destinataires. Absence de retard. Droit de recevoir sous palan. Livraison sur quai. Non-lieu*. — La clause d'un connaissement portant que « le navire pourra commencer son débarquement dès son arrivée, sans discontinuer, la manutention pour la livraison du chargement devant être faite par les consignataires du navire, aux frais et risques des réceptionnaires de la marchandise », n'a pas pour effet de priver le réceptionnaire du droit de recevoir sous palan et de lui imposer la livraison à quai à ses frais. Cette clause doit être entendue seulement en ce sens qu'elle affranchit le capitaine de tout délai pour commencer son déchargement et qu'elle lui permet d'accélérer cette dernière opération, en la faisant faire immédiatement par le consignataire du navire, si les destinataires ne se présentent pas quand il est prêt à livrer. Dès lors, les réceptionnaires qui se sont présentés sans délai pour recevoir sous palan, avec un matériel et un nombre d'ouvriers suffisants pour assurer une réception rapide et conti-

nue, ont rempli par cela même toutes les obligations que leur imposait la clause précitée. Et le capitaine qui, dans ces circonstances, leur refuse la livraison sous palan et débarque la marchandise à quai, commet une faute qui le rend passible de dommages-intérêts. — Waller frères et Cie c. cap. Mitchell et Henderson Brothers ; — Marseille, 26 juillet 1887; Aix, 30 janvier 1888, III, p. 205 et 569. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie, etc.; — Hâvre, 18 mars 1888, III, p. 706. — Sauze c. Cyp. Fabre ; — Marseille, 5 mars 1890, V, p. 669.

191. *Clause de déchargement dès l'arrivée. Absence de dérogation aux usages pour les frais d'empilage.* — D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage et de couverture, faits pour des balles de coton de l'Inde avant leur livraison, doivent rester à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés par les réclamateurs au consignataire dudit navire à raison de 0,20 cent. par balle. La clause du connaissement rapportée ci-dessus n'a pas pour effet de déroger à ces usages. On ne pourrait soutenir, dans tous les cas, qu'elle déroge aux usages suivis pour les frais d'empilage, sans admettre, en même temps, qu'elle contient une dérogation aux usages admis pour le taux des frais de livraison. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, A. Marande et Cie et Neveux de Schmidt. — Hâvre, 18 mars 1888, III, p. 706.

192. *Clause de déchargement rapide. Encombrement du quai. Réclamateurs. Négligence. Consignataire du navire. Droit d'empiler sur quai. Frais. Réclamateurs. Responsabilité proportionnelle.* — La clause d'un connaissement stipulant que « le navire aura la faculté de décharger immédiatement après l'arrivée, jour et nuit, que les marchandises devront être prises du pont du navire dès qu'elles arriveront sous la main, qu'autrement le capitaine ou l'agent du navire aura la faculté de les mettre en magasin ou sur quai aux frais et risques des réclamateurs, sans avoir à leur donner d'avis préalable, et par dérogation à tout usage du port », a pour but de prévenir pour le déchargement toute cause de retard provenant soit de l'encombrement des quais, soit de la négligence des réclamateurs. En conséquence, lorsque le steamer trouve le quai encombré, ou que, par suite de la négligence des réclamateurs, l'enlèvement des marchandises ne s'opère pas au fur et à mesure du débarquement, le consignataire du navire a le droit de prendre les mesures nécessaires pour empêcher tout retard au déchargement, soit d'empiler les marchandises sur quai et de les transporter à une certaine distance. Les frais d'empilage, brouettage extra, couverture, etc., faits dans l'intérêt du navire par le consignataire, doivent être remboursés par les réclamateurs dans la mesure de leur intérêt, soit, dans l'espèce, en proportion du nombre de balles de coton leur appartenant, et les armateurs du navire ont contre eux une action directe pour les y obliger. — Cap. Berg c. Réclamateurs; — Dunkerque, 25 mars 1890, VI, p. 150. — Elder Dempster et Cie c. Dupasquier et Cie et joints. — Rouen, 17 mai 1893, IX, p. 14. — Britannia Steam Shipping C° c. Réclamateurs ; — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

193. *Clause de déchargement rapide. Tarif exceptionnel. Non-lieu. Retard du destinataire. Déchargement rapide à ses frais. Autorisation de justice.* — La clause du connaissement, d'après laquelle « le déchargement doit être fait avec célérité », constitue une simple obligation imposée au destinataire ou consignataire de la marchandise ; cette clause n'a pas pour effet de donner au capitaine la direction du débarquement ; elle ne lui permet pas notamment de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter de l'application du tarif généralement suivi. Notamment, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger des sacs de blé d'après le tarif spécial n° 4, alors surtout que, depuis l'adoption par la Compagnie des Docks du nouveau tarif 445 bis, généralement appliqué par les importateurs, ceux-ci ne réclament qu'exceptionnellement le tarif n° 4 précité. Lorsque le destinataire néglige de se faire connaître régulièrement et de se présenter pour retirer la marchandise, le capitaine ne peut, à défaut de convention expresse, grever la marchan-

dise en employant un mode de déchargement onéreux ; il peut seulement se faire autoriser par justice à débarquer selon le mode le plus rapide aux frais et risques du destinataire inconnu ou négligent. — Thompson c. Waller et Cie et Cie des Docks. — Marseille, 19 avril 1886, II, p. 45 ; Aix, 16 mars 1887, III, p. 30.

194. *Clause de déchargement par les soins du capitaine. Ordres séparés du capitaine et du consignataire. Différences de tarifs. Usages de Marseille.*— La clause du connaissement, d'après laquelle l'embarquement et le débarquement des marchandises seront exclusivement opérés par les soins du capitaine, conformément aux moyens du port de départ ou de destination, ne concède pas au capitaine le droit de choisir, au préjudice des consignataires, des mesures entraînant des frais plus élevés que celles qui pourraient être adoptées ou que les consignataires voudraient adopter, si, d'ailleurs, en adoptant ces dernières mesures, l'embarquement ou le débarquement ont lieu dans les conditions de célérité qu'exige la navigation à vapeur. Notamment, le capitaine n'a pas le droit, contrairement à la volonté du consignataire, de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter du tarif communément adopté. Ainsi, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger la cargaison de son navire d'après le tarif spécial n° 4, alors que les consignataires ont réclamé l'application du tarif général. L'excédent des frais est à la charge du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie nationale de navigation et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 25 avril 1888, IV, p. 74.

195. *Capitaine. Droit d'empiler sur quai aux frais des réclamateurs. Frais. Surestaries. Non-lieu.* — Les capitaines, que leurs connaissements autorisent, à défaut par les réclamateurs d'enlever leurs marchandises aussitôt après le débarquement, à les empiler sur le quai aux frais desdits réclamateurs, ne sont pas fondés à demander cumulativement le remboursement des frais d'empilage et le paiement de surestaries. — Britannia Steam Shipping Co c. Réclamateurs ; — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard ; — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

196. *Clause « le partage pour la livraison sera fait par le consignataire du navire aux risques des réclamateurs ». Interprétation.*—D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage restent à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés au consignataire par les réclamateurs, à raison de 0 fr. 30 par balle. Il en est ainsi, même si le connaissement porte que le factage pour la livraison de la cargaison sera fait par le consignataire du steamer, aux frais et risques des réclamateurs. — Roberson et Cie c. Lecoq, Lefebvre, Regnault et Cie, Nicolle et autres. — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576.

197. *Clause de « chargement et déchargement aux frais du destinataire ». Pesage à bord.* — Lorsque la lettre de voiture stipule que le chargement et le déchargement se feront aux frais du destinataire, le pesage de la cargaison doit se faire à bord de la péniche. — Lescaut et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Rouen, 20 juillet 1887, III, p. 424.

198. *Clause « les marchandises restent sur le quai aux risques du destinataire. » Transporteur. Surveillance.* — La clause d'un connaissement portant que la marchandise, passé un certain délai, reste sur le quai aux frais et risques du destinataire, n'autorise pas le transporteur à ne pas donner à ladite marchandise les soins nécessaires à sa conservation, mais a seulement pour effet de mettre les frais de conservation à la charge du destinataire. — Lemer c. Chevillote frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 175.

199. *Clause de magasinage aux risques du réclamateur. Droit d'empiler sur quai. Non-usage de ce droit. Encombrement. Lenteurs du pesage. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsque le connaissement n'oblige le réclamateur qu'à prendre la marchandise sous palans, à défaut de quoi le capitaine pourra la faire porter en magasins ou sur allèges, ou la faire empiler sur quai aux frais et risques du réclamateur, celui-ci ne peut être, même en vertu de l'article 1382 du Code civil, tenu à surestaries pour re-

tard occasionné dans le débarquement par l'encombrement du quai et les lenteurs du pesage, si le capitaine n'a pas usé du droit que lui conférait le connaissement. Le consignataire du navire ne saurait non plus être rendu responsable, si, d'ailleurs, aucune faute ne peut lui être reprochée. — Farror Graves et Cie c. Dennis et Réclamateurs. — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 684.

200. *Capitaine. Droit de charger sur le pont. Exercice de ce droit. Non-déclaration à l'assureur*. — Lorsque le connaissement autorise le capitaine à charger sur le pont, sans aviser le chargeur, les marchandises pouvant être considérées comme dangereuses, l'assureur ne peut se refuser à rembourser la perte des marchandises placées sur le pont à l'insu du chargeur, par le motif que celui-ci ne lui a pas fait la déclaration de ce mode de chargement. Il n'a pas le droit d'exiger de son assuré la double prime afférente aux marchandises ainsi chargées. L'armateur n'est pas non plus responsable envers l'assureur pour avoir simplement usé d'un droit que lui conférait le connaissement. — Félix c. Assureurs et Duchon, Doris et Cie. — Marseille, 3 août 1894, X, p. 456.

201. *Clause renvoyant à d'autres connaissements. Frais de déchargement à la charge des destinataires*. — La clause inscrite au bas du connaissement, que les chargeurs acceptent les clauses et conditions des connaissements d'une compagnie de transports, a pour effet, en l'absence de modifications apportées à ces clauses, de les rendre applicables dans leur entier. La clause, en vertu de laquelle le débarquement sera fait par les armateurs, et qui fixe à 1 fr. 50 par tonneau de mer les frais afférents à payer par les destinataires, fait donc la loi des parties qui se sont référées aux connaissements où elle se trouve exprimée. — Duménil Leblé c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 juillet 1893, IX, p. 201.

202. *Clause « fret acquis, même en cas de sinistre ». Validité*. — La clause « fret acquis, même en cas de sinistre », est parfaitement valable, et par fret acquis, on doit entendre tout le fret, même celui qui ne devait être payé qu'à l'arrivée du navire. — Pierce Becker et Ilardi c. Grosbon; — Rouen, 13 décembre 1886, II, p. 528. — Pierce Becker et Ilardi c. Fraccola; — Rouen, 23 avril 1888, IV, p. 31. — Rose c. Pierre Becker et Ilardi; — Hâvre, 2 avril 1889; Rouen, 27 novembre 1889, V, p. 47 et 480; Cass., 25 janvier 1892, VII, p. 386.

203. *Clause « fret acquis, même en cas de sinistre ». Nullité*. — La clause « fret acquis en cas de sinistre », insérée dans un connaissement, viole l'art. 302 du Code de commerce, qui stipule qu'il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement; en conséquence, elle doit être considérée comme nulle par les tribunaux. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Porte et Cie. — Paris, 22 avril 1890, VI, p. 131.

204. *Clause « fret acquis vide comme plein ». Interprétation*. — Quand un connaissement porte que le fret d'une partie de liquides (dans l'epèce, des fûts de rhum) « sera acquis vide comme plein », cette stipulation ne peut être assimilée à la clause « fret payable en cas de sinistre ou à tout événement ». Elle ne peut donc être censée déroger à l'art. 310, 2°, et a pour seule conséquence d'exonérer le capitaine du coulage des liquides. — Bernier et Cie c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Hâvre, 3 janvier 1888, III, p. 574.

205. *Clause « fret payable sur fûts en vidange et vides »*. — Lorsqu'à propos d'un chargement de liquides (dans l'espèce du pétrole), il a été convenu que le fret serait payable sur chaque fût plein, en vidange ou vide, cette convention ne peut s'appliquer qu'au cas de bonne arrivée des fûts plus ou moins avariés par les événements du voyage selon leur résistance. Mais, lorsque le navire a fait naufrage à l'entrée du port de destination et que le réclamateur a pu sauver ses marchandises, le capitaine ne saurait invoquer une stipulation de ce genre pour réclamer son fret sur tous les fûts vides qui ont été sauvés. En pareille hypothèse, on ne doit tenir compte au capitaine que de son fret sur la moyenne des fûts que les navires arrivant à bon port avec des chargements analogues délivrent vides ou en vidange, et le réclamateur peut lui abandonner le surplus des fûts vides sauvés, en vertu de l'art. 310 du C. com. — Grant c.

Clère. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 671.

206. *Clause « fret payable sur les mesures d'embarquement ». Affrètement à forfait. Cubage à l'arrivée. Excédent. Supplément de fret. Non-lieu.* — Lorsque le connaissement porte que le fret sera payé sur les mesures d'embarquement, le capitaine ne peut pas demander un supplément de fret si le cubage effectué à l'arrivée accuse un excédent sur la quantité inscrite au connaissement. Il en est ainsi surtout quand la convention d'affrètement a été faite à forfait et que, pour d'autres marchandises, le fret a été stipulé payable sur le poids reconnu au débarquement. — Cap. Tellefsen c. Ozanne et Morgand. — Hâvre, 8 août 1892, VIII, p. 87.

207. *Clause « fret payable sur le poids de la Douane ». Pesage. Capitaine. Défaut de constatation du déficit. Pourparlers nécessaires. Réserves au connaissement sur la cause du retard. Inefficacité.* — Lorsq'un navire a été affrété avec désignation d'un tiers chargeur, sous la clause que le fret serait réglé d'après le poids de la Douane, le capitaine est en faute de n'avoir pas constaté le déficit au cours du pesage et ne peut faire supporter au chargeur les surestaries occasionnées par les pourparlers que la constatation tardive des manquants a nécessités. Les réserves, insérées par le capitaine au connaissement, que le retard est dû aux pourparlers, ne sauraient le relever des conséquences de sa faute. — Cap. Grégam c. Cie des Salins du Midi et Douard-Joyau. — Marseille, 20 décembre 1892, VIII, p. 372.

208. *Clause attribuant compétence à un tribunal déterminé. Validité.* — La clause d'un connaissement portant attribution de compétence à un tribunal déterminé n'est pas contraire à l'ordre public, et tout autre tribunal saisi d'une contestation doit se déclarer incompétent. — Cie Fraissinet c. Finot; — Montpellier, 8 mai 1886, II, p. 408. — Herembourg c. Cie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie et Société navale de l'Ouest; — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170. — Cie Transatlantique c. Esbérard; — Cassation, 9 octobre 1891, VII, p. 385. — Cie de Navigation mixte c. Méchiche; — Alger, 31 janvier 1893, VIII, p. 663. — Cie Transatlantique c. Robaglia; — Cass. 11 juillet 1893, IX, p. 131.

209. *Clause attribuant compétence à un tribunal déterminé. Appel en garantie.* — Cette clause ne s'applique pas au cas d'un appel en garantie; en conséquence, le tribunal saisi de l'instance principale peut, même en l'état de cette clause, retenir l'appel en garantie et statuer sur son mérite. — Perier c. Mouraille et Société navale de l'Ouest; — Marseille, 11 juin 1889, V, p. 384. — Herembourg c. Cie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie et Société navale de l'Ouest; — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170. — Crailsheimer et Felsenheld c. Cie Transatlantique et Lechartier; — Rouen, 15 mars 1893, VIII, p. 649.

210. *Clause attributive de compétence. Tribunal étranger. Validité.* — L'attribution de juridiction à un tribunal étranger n'est point contraire à l'ordre public, et un Français peut à l'avance renoncer à la faculté qui lui est accordée par l'article 14 du Code civil. — Cie Florio Rubattino c. Bernex; — Cass. 29 février 1888, III, p. 657. — Morisse c. Lévy. — Hâvre, 31 décembre 1888; Rouen, 11 novembre 1889, IV, p. 669 et V, p. 477. — Moreau, Daniel et Lebec c. CieTransatlantique; — Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15. — Cie Durante c. Tsiropinas; — Marseille, 7 décembre 1894, X, p. 602.

211. *Contrà:* — La clause imprimée du connaissement d'une compagnie de navigation étrangère, attribuant compétence au tribunal du lieu de reste, n'emporte pas pour les chargeurs ou les destinataires français renonciation tacite au bénéfice de l'art. 14 du Code civil. Cette clause, ne désignant ni le nom des arbitres, ni l'objet du litige, est nulle (art. 1006 C. P. c.). Cette clause, en fait, quand il s'agit d'une compagnie ayant plusieurs agences, ne règle pour les nationaux que la compétence entre ces diverses agences. — Cie Florio c. Bernex frères. — Marseille, 17 juin; Aix, 19 décembre 1885, I, p. 122 et 494.

212. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger. Manquant. Consignataire du navire.* — Cette clause peut être opposée par le consi-

gnataire du navire, personnellement assigné pour un manquant dont il n'est responsable qu'en sa qualité d'agent de l'armateur. — Cap. Durante c. Tsiropinas. — Marseille, 7 décembre 1894, X, p. 608.

213. *Clause attribuant compétence à un tribunal désigné. Contrat de transport. Exécution. Contestations. Effet exclusif à leur égard.* — La clause du connaissement, attribuant compétence à un tribunal désigné, n'a d'effet que pour les contestations qui s'élèvent entre les parties à raison de l'exécution du contrat de transport. — Le Chartier c. Cie Gén. Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 537.

214. *Clause compromissoire. Etrangers. Loi du lieu du contrat. Validité.* — La clause compromissoire n'est nulle que tout autant qu'elle doit recevoir son exécution en France entre Français ou entre Français et étrangers ayant directement contracté. En conséquence, la clause d'un connaissement, créé entre un armateur anglais et un affréteur anglais et portant que toutes discussions ou difficultés, qui surgiraient « à l'occasion ou en exécution de l'affrètement, seraient soumises à des arbitres qui seraient choisis à cet effet et qui statueraient à Londres », n'est pas nulle et doit être sanctionnée par les tribunaux français qui doivent se déclarer incompétents. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166.

215. Allemagne. — *Clause de négligence. Validité. Armateur. Faute personnelle.* — La clause de négligence est licite et couvre tous les dommages arrivés à la marchandise ; mais elle ne peut exonérer l'armateur de ses fautes personnelles. La responsabilité de l'armateur est engagée par un arrimage défectueux, et on doit considérer comme tel un arrimage trop serré qui oblige le capitaine à couper des balles, la loi, en renvoyant aux usages maritimes, n'entendant pas en valider les abus. — Cap. Richard Windsor c. Lumann et fils et la Deutsche Nationalbank. — Trib. de l'Empire, 6 février 1889, V, p. 677.

216. *Clause d'exonération. Chargement de marchandises détériorées.* — La clause d'irresponsabilité, insérée au connaissement, ne s'applique qu'au cas où le capitaine a reçu des marchandises en bon état, mais non à celui où, les ayant reçues détériorées, il n'a fait à cet égard aucune réserve sur le connaissement. — Rosenbacher et Cie c. Société Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft. — Tribunal sup. hanséatique, 13 février 1885, II, p. 56.

217. *Clause « free on board ». Vendeur. Frais de transport.* — La clause *fob* « free on board » ne signifie pas que le vendeur assume le risque de la marchandise jusqu'au moment où elle atteint le bord, mais simplement qu'il prend à sa charge les frais de transport jusqu'à ce moment. — Maas c. Bonnemeyer et Cie. — Trib. sup. hanséatique, 9 novembre 1888, V, p. 674.

218. *Clause autorisant le chargement sur le pont. Assurance. Effet. Inutilité d'un avis aux chargeurs.* — Le chargeur qui consent une clause du connaissement autorisant le capitaine à charger sur le pont ou dans la cale, suivant sa commodité, ne peut pas prétendre, à l'égard de son assureur, que le chargement sur le pont a été fait sans son adhésion et à son insu. Il doit faire entrer dans ses prévisions, que le capitaine usera de son droit et chargera les marchandises sur le pont, et, dès lors, se faire assurer en conséquence. Et le capitaine n'a pas besoin d'avertir le chargeur qu'il fait effectivement usage de ce consentement expressément donné. — Muhle et Cie c. Kisten. — Trib. sup. hans., 14 juillet 1887, III, p. 461.

219. *Clause de transbordement en cours de route. Formalités de douane après transbordement. Capitaine. Obligation.* — Lorsqu'un connaissement porte faculté de transbordement en cours de route, le capitaine doit veiller à l'accomplissement des formalités de douane à remplir pendant le voyage pour assurer son achèvement jusqu'à destination, bien que le transbordement ait eu lieu sur le navire d'un autre armateur, et que la marchandise n'ait été retenue, par suite du défaut d'expédition en douane, que dans un port situé au delà du lieu de transbordement. — Grapow et Wellermann c. la Deutsche Levante Li-

nie. — Trib. sup. hans., 13 mai 1892, IX, p. 552.

220. *Clause autorisant à débarquer dans un port voisin, lorsque le capitaine ne peut atteindre le port de destination.* — La clause du connaissement portant que, au cas où le navire ne pourra aborder au port de destination, le capitaine aura la faculté de débarquer les marchandises dans un autre port qu'il considère comme sûr (the master to have the option of landing the goods at any other port which he may consider safe), n'emporte pas pour le capitaine le droit de choisir à son gré le nouveau port, mais emporte, au contraire, pour lui l'obligation de choisir le port le plus rapproché du lieu de destination. — Zizold, Colmans et Cie c. Cie Cosmos. — Oberlandg. de Hambourg, 12 novembre 1887, III, p. 740.

221. *Clause « déchargement aussi rapide que possible et à la diligence du capitaine ».* — La clause « déchargement aussi rapide que possible et à la diligence du capitaine » n'empêche nullement l'application de l'art. 605 du C. de com., en ce qui n'est pas contraire à la dite clause, notamment en ce qui concerne la fixation du point de départ du délai après lequel les surestaries sont exigibles; mais il faut toujours laisser au réceptionnaire le temps utile pour les préparatifs de débarquement. — Cap. Milne c. Erling. — Trib. sup. hans., 6 février 1888, IV, p. 319.

222. ANGLETERRE. — *Clause d'exonération des fautes du capitaine. Réarrimage.* — Lorsqu'une clause du connaissement exonère l'armateur des fautes du capitaine, cette clause s'applique aux avaries dues au réarrimage aussi bien qu'à l'arrimage primitif. — Cordes c. Williams. — C. supr. de Shang-Haï, 29 janvier 1887, II, p. 727.

223. *Clause d'exonération des périls de la mer. Perte au cours du chargement.* — Quand le connaissement porte que le chargement sera fait aux risques du navire et déclare, en même temps, l'armateur irresponsable des dommages causés par les périls de la mer, ledit armateur n'a pas à répondre de la perte de certaines marchandises arrivée pendant le chargement, alors d'ailleurs qu'il n'y a eu faute ni de sa part ni de la part de ses proposés. — Nottebohm Cy c. Richter C°. — Cour supr. de Judicature, 30 octobre 1886, II, p. 580.

224. *Clause d'exonération des périls de la mer et des dangers de navigation. Abordage.* — Les avaries dues à un abordage occasionné par la faute de l'abordeur ou par cas fortuit ne sauraient être considérées, sans doute, comme des *périls de la mer*, mais on peut y voir des *dangers de navigation*. En conséquence, l'armateur ne doit pas en être déclaré responsable, quand il a eu soin de stipuler dans la charte-partie qu'il ne répondait « ni des périls de la mer, ni des dangers de navigation ». — Garston C° c. Hickie et autres; — Cour supr. de Judicature, 28 octobre 1886, II, p. 578. — Réclamateurs c. Wilson sons et C°; — Chambre des Lords, 14 juillet 1887, III, p. 326; Haute-Cour de justice, 10 décembre 1887, III, p. 606.

225. *Clause d'exonération des périls de mer. Accident dû à des cartes défectueuses. Faute de navigation.* — Le capitaine, dont les connaissements portent qu'ils n'est pas responsable des périls de la mer, mais bien des fautes de navigation, doit supporter la perte de la cargaison, quand son navire s'est échoué sur un récif qui n'était pas indiqué sur sa carte, mais qui figurait dans des cartes plus récentes et plus complètes. Le fait d'avoir à bord des cartes défectueuses constitue une faute de navigation. — Neama Cy c. Macdonald. — Haute Cour de justice, 21 novembre 1887, III, p. 746.

226. *Clause d'exonération des dangers de la mer. Avarie causée par les rats.* — La clause d'un connaissement, qui exonère le capitaine de la responsabilité des avaries causées par les « dangers de la mer », ne s'étend pas aux dégâts causés directement ou indirectement par les rats. Il en serait autrement, si le capitaine établissait que les rats ont été introduits dans le navire par les chargeurs. — Pandorf C° c. Hamilton Fraser C°. — Cour supr. de Judicature, 9 août 1886, II, p. 336.

227. *Clause d'exonération des périls de mer. Trou fait par les rats. Absence de faute. Clause applicable.* — En principe, l'armateur est respon-

sable du dommage causé directement par les rats ; mais, lorsque l'avarie provient seulement du trou survenu dans un tuyau, c'est là un accident dont l'armateur est exonéré par la clause qui l'affranchit des « périls de la mer ». — Hamilton Fraser et Cie c. Pandorf et Cie. — Chambre des Lords, 14 juillet 1887, III, p. 327.

228. *Clause d'exonération du bris, du coulage, des poids, des marques des nombres, de la mesure, du contenu.* — La clause de non-garantie exonère le capitaine de toute responsabilité pour un manquant en nombre, du moment qu'on n'établit à sa charge aucune fraude ni aucune faute précise. — Cour de la Cité de Londres, 13 novembre 1888, IV, p. 574.

229. *Clause de négligence. Validité. Effets.* — La clause de négligence exonère l'armateur de toute responsabilité, non seulement par rapport aux avaries qui ont leur cause directe dans la faute du capitaine, mais même par rapport aux avaries que la négligence du capitaine n'a pas causées, mais a laissé s'aggraver. — Legland et Cie c. Grummitt. — Haute Cour de justice, 19 janvier 1891, VI, p. 706.

230. *Clause de négligence. Rupture d'un tuyau.* — La clause de négligence exonère l'armateur de toute responsabilité des avaries survenues à la suite de la rupture d'un tuyau, que le chargement pressait exagérément et que le capitaine n'avait nullement protégé. — Price et Cie c. Gilroy et Sons. — Cour de session d'Edimbourg, 27 février 1891, VII, p. 67.

231. *Clause d'exonération du contact.* — Quand un connaissement contient l'obligation de délivrer la marchandise en bon état, mais stipule que l'armateur ne sera pas responsable de la détérioration subie par la marchandise par contact avec une autre, cette dernière clause exonère entièrement l'armateur. — Haggermacher c. Bailey. — C. du Lord Maire, 14 août 1886, II, p. 337.

232. *Clause d'exonération de l'incendie. Incendie à bord. Marchandises brûlées. Fret afférent.* — Les marchandises qui brûlent à bord après leur embarquement périssent pour le chargeur, quand le connaissement excepte le risque d'incendie. — Aitken Lilbum c. Ernsthausen. — Cour supr. de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

233. *Clause d'exonération du jet. Chargement sur le pont. Balles de coton. Usage prétendu. Jet. Capitaine. Responsabilité.* — Lorsque des balles de coton ont été chargées avec la clause que le capitaine ne répondra pas de la perte par jet à la mer, le capitaine est néanmoins responsable du jet, même nécessaire, de ces marchandises, si elles ont été placées sur le pont sans le consentement des chargeurs, malgré un soi-disant usage autorisant ce mode de chargement. — Dixon c. Royal Exchange Shipping Cy. — Cour supr. de judicature, 18 mai 1885, I, p. 165.

234. *Clause d'exonération de la rouille.* — La clause du connaissement, qui exonère l'armateur de toute responsabilité pour rouille, ne comprend que l'avarie provenant de la rouille même de la marchandise, et non pas de l'avarie provenant du contact de la marchandise avec un corps rouillé. — Samuel Barrow c. National Steamship Company limited ; — Cour du Lord Maire, 12 mai 1891, VII, p. 169. — Barrow c. William et Cie ; — Hte Cour de justice, 4 novembre 1890, VI, p. 467.

235. *Clause d'exonération du vol. Armateur. Faute personnelle.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur de la responsabilité des vols ne s'applique pas aux délits commis par l'armateur lui-même ou ses employés. — Steinmann c. Arjer Line. — Cour supr. de judicature, 21 mars 1891, VII, p. 64.

236. *Clause autorisant toutes escales. Port sur la route. Voyage de Fiume à Dunkerque.* — Lorsqu'un connaissement porte « que le navire est affrété à Fiume pour Dunkerque, avec le droit de faire escale dans tout port et en tout ordre », la faculté de faire escale, ainsi stipulée, vise uniquement les ports qui se trouvent sur la route ordinaire, et elle ne permet que la déviation rigoureusement nécessaire pour y relâcher. En conséquence, le capitaine d'un navire affrété dans les conditions précitées commet une faute en se rendant à Glasgow avant d'aller à Dunkerque, et il doit supporter la responsabilité du naufrage qui s'est produit pendant cette déviation. — Leduc et Cie c. Ward et

autres. — Haute-cour de justice, 29 juin 1887. — Cour supr. de judicature, 13 février 1888, III, p. 218 et 745.

237. *Clause autorisant toutes escales. Ports sur la route géographique.* — Les termes généraux d'une clause de connaissement doivent être limités et interprétés d'après l'objet particulier du contrat. La clause de déviation, escales, etc., ne peut, quelque générale qu'elle soit, s'appliquer qu'aux ports sur la route. Avec cette clause, le navire ne peut faire aucune escale qui l'éloigne de son port de destination. — Margetson c. Atlantic Eastern Steamship Co.— Cour supr. de judicature, 22 janvier 1892, VII, p. 449.

238. *Clause d'exonération après la mise à terre. Manquant. Responsabilité.*— Malgré la clause du connaissement qui stipule que sa responsabilité cesse dès que la marchandise a quitté le bord, le capitaine qui use de la faculté que son contrat d'affrètement lui réserve, de mettre lui-même à terre sa marchandise, est responsable du manquant constaté lors de la pesée, s'il a déchargé avec une rapidité exagérée et s'il n'a pris ensuite aucune précaution pour empêcher le vol.— Assises de Leeds, 10 août 1891, VII, p. 331.

239. *Clause autorisant à mettre les marchandises à terre. Simple faculté.* — La clause du connaissement qui autorise le capitaine à mettre lui-même à terre les marchandises qui n'auront pas été réclamées dans un certain délai constitue pour le capitaine une faculté dont il est libre de ne pas se servir.— Hick c. Raymond et Reid. — Cour supr. de judicature. 30 juillet 1891, VII, p. 328 ; Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 702.

240. *Clause autorisant à débarquer dès que le capitaine sera prêt. Allège suffisante. Obligation accomplie.* — Lorsque les connaissements disent que « le déchargement devra se faire aussitôt que le capitaine aura donné avis qu'il est prêt à décharger, sinon que le capitaine est autorisé à mettre la marchandise à terre ou en allèges, aux frais et risques des réclamateurs », le réclamateur satisfait à son obligation en envoyant une allège capable de tout recevoir. — Pollitzer et C° c. Cascapedia Steamship C°. — Cour du Lord-Maire, 20 juillet 1887, III, p. 330.

241. *Clause « valeur au port de déchargement ». Nullité.*— La clause qui limite la responsabilité de l'armateur à la valeur de la marchandise au port de déchargement pourvu qu'elle n'excède pas sa valeur au port de charge, est nulle, soit comme sans objet, interprétée grammaticalement, soit comme contraire à l'ordre public interprétée dans le sens qui donnerait à l'armateur le droit de payer le moindre prix sur les deux valeurs à comparer. — Cour du Magistrat résident d'Auckland, 24 juillet 1890, VI, p. 304.

242. BELGIQUE. — *Exonération des fautes du capitaine. Validité.* — Fait loi entre les parties ou leurs ayants-cause la clause des connaissements qui exonère le capitaine de certains risques, soit qu'ils proviennent de sa faute ou d'une erreur de jugement, soit de sa part, soit de celle des gens de l'équipage, ou autrement, de quelque manière que ce soit, spécialement des risques d'allège, etc., pourvu que la clause ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de son dol.— Cap. Shaw c. Samuel et Friedeberg et Mendl frères. — Bruxelles, 7 mai 1887, III, p. 75.

243. *Exonération des fautes du capitaine. Connaissement signé par un agent.* — L'armateur peut se prévaloir d'une clause d'exonération, alors même que le connaissement qui la contient est signé par le capitaine ou par ses agents.— Cap. Bartlett c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

244. *Clause d'exonération. Avaries issues de la marchandise. Application à ces seules avaries.* — La clause d'un connaissement visant : « any other damage accruing to the within mentionned goods » doit être interprétée restrictivement et comme ayant trait seulement aux avaries *issues* de la marchandise même. — Fou'd c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

245. *Exonération des fautes du capitaine. Ratification.* — L'armateur ne peut invoquer la clause qui l'exonère des fautes du capitaine, quand il a approuvé l'acte reproché au capitaine ou qu'il en a profité. — Albert

de Bary c. cap. Ernst. — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469.

246. *Exonération de la baraterie. Robinet du lest d'eau. Défaut de fermeture. Inapplication*. — Les clauses d'exonération doivent être entendues dans le sens le plus strict. Spécialement, lorsque l'armateur s'est exonéré de la baraterie du capitaine et des fautes de navigation, il demeure responsable du défaut de fermeture d'un robinet d'alimentation du lest d'eau, ces deux faits ne constituant ni une baraterie, ni une faute de navigation. — Colignon frères c. cap. Smit. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 140.

247. *Exonération des fautes du capitaine échappant au contrôle de l'armateur « beyond his contract »*. *Interprétation contre le stipulant*. — Lorsque le connaissement porte que l'armateur ne répond pas des fautes, négligences, etc., et des faits du capitaine échappant à son contrôle « beyond his contract, » ces dernières expressions n'ont pas un sens bien déterminé, et le tribunal, dans le doute, doit interpréter la convention contre le stipulant, c'est-à-dire en les rattachant aux faits précédemment énoncés dont l'armateur s'est exonéré. — Colignon frères c. cap. Smit. — Ibid.

248. *Clause d'irresponsabilité*. *Exclusion des fautes d'exploitation*. — La clause d'irresponsabilité « any loss or damage that may arise from any act or neglect, or default whatsoever of the pilot, master or mariners in navigating the steamer being always excepted » ne vise que les fautes de navigation, et non, en général, toutes les fautes d'exploitation du navire. — Rizerie St-Joseph c. cap. Caffiero et Italo Britannica Royal, Italian Mail Steam navigation C°. — Anvers, 29 juillet 1892, VIII, p. 129.

249. *Exonération des fautes du capitaine. Vice d'arrimage*. *Inapplication*. — La clause par laquelle l'armateur stipule qu'il ne répond pas des fautes ou négligences du capitaine ou des gens de l'équipage, ne s'applique pas à un vice d'arrimage. — A. de Bary c. cap. Ernst; — Anvers, 14 juin 1887, III, p. 469. — Aulit et Cie c. cap. Felugo; — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

250. *Exonération des dommages de collision, etc. Fautes nautiques. Négligence des marchandises après amarrage. Inapplication*.— La clause qui excepte de la responsabilité les pertes ou dommages résultant de collision, échouement, jet et autres fortunes de mer, rivières ou navigation, de quelque nature ou sorte qu'elles puissent être, même lorsqu'elles auraient été causées par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, capitaine, matelots et autres serviteurs des armateurs, prévoit les accidents qui auraient été provoqués ou aggravés par des fautes dans la conduite du navire, pendant qu'il était soumis aux risques propres de la navigation ; elle ne peut être étendue à un défaut de soins dans la conservation des marchandises après que le navire est amarré dans le port. — Greenock-Steam Ship C° c. Lepziger Wolkammerei. — Marseille, 24 octobre 1890, VI, p. 479.

251. *Exonération en cas de mauvais emballage. Dispense d'avis préalables. Obligation de faire constater l'insuffisance de l'emballage*. — La clause : « la ligne n'accepte le chargement de toute marchandise non emballée ou insuffisamment emballée ou conditionnée qu'avec la clause restrictive sur le connaissement : sans responsabilité pour la casse ou détérioration pendant le voyage ; cette restriction sera faite sans avis ni constatation préalables des colis en faisant l'objet », dispense, il est vrai, le capitaine de donner, au moment de l'embarquement, un avis préalable, ou de provoquer une constatation contradictoire, mais la constatation de l'insuffisance d'emballage est néanmoins une condition nécessaire pour que la clause puisse recevoir son application. — Lorsch et Cie c. cap. Talva. — Anvers, 6 octobre 1887, III, p. 618.

252. *Exonération des marques. Effet*. — La clause : « les marques et les qualités sont inconnues au capitaine, et il n'est pas garant pour la livraison erronée ni pour les dommages résultant de ce que les marques et les numéros sont indistincts, illisibles, effacés, absents ou erronés », ne met le capitaine à l'abri que s'il démontre que la marchandise qu'il délivre est identiquement celle qu'il a reçue à l'embarquement. — De Meyer c. cap. Bohmann ; — Anvers, 8 juin 1887, III, p. 342. — Claus et

Cie c. cap. Meyer; — Anvers, 31 mars 1888, IV, p. 91. — Fachs c. Turefil; — Anvers, 25 septembre 1890, VI, p. 325.

253. *Clause « que dit être, poids inconnu ». Manquant.*— Lorsqu'une expédition est faite sous l'empire d'un *through bill of lading*, portant entre autres la clause « que dit être, poids inconnu », en cas de constatation d'un manquant à l'arrivée, le destinataire doit s'adresser, non pas au steamer, dernier transporteur, ou au déclarant en douane, mais au capitaine du steamer qui a délivré le *through bill*. — Van Gend c. cap. Weyer, Depoorter et Pottieuw. — Anvers, 13 juillet 1887, III, p. 344.

254. *Clause « poids inconnu ». Faute. Inapplication.* — Un capitaine argumente vainement de la clause « poids inconnu » lorsqu'il a commis une faute. — Mendl frères et Cie c. cap. Fleuring. — Anvers, 23 janvier 1891, VI, p. 577.

255. *Exonération du coulage et du poids. Avaries. Mauvais état du navire. Mauvais emballage. Absence de fraude.* — Ne peut être tenu, à raison du mauvais conditionnement des barils, ni à raison du mauvais état relatif de son bateau, le batelier qui a stipulé, lors de la convention d'affrètement, qu'il n'était responsable ni du coulage ni du poids, alors qu'il n'est pas établi ni même allégué qu'il ait dissimulé les défauts de son bateau. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

256. *Exonération du coulage. Faute du capitaine.* — La clause d'irresponsabilité de l'armement du chef de coulage reste sans effet quand le capitaine est en faute et que c'est à cette faute que le cou-lage est dû. — Aulit et Cie c. cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

257. *Clause d'irresponsabilité du remorqueur envers le remorqué. Nullité.* — La clause d'irresponsabilité stipulée au profit du remorqueur vis-à-vis du remorqué est nulle, comme contraire à la convention elle-même ainsi qu'à l'ordre public.— Vermeiren c. l'Union des Remorqueurs belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

258. *Clause autorisant à faire escale ou à transborder.* — La clause de connaissement conçue en ces termes : « With liberty to call, receive and carry goods of all kinds, below and on deck, and land cargo, coal and passengers at any port of ports, in any rotation and to tranship cargo from any intermediate port to its destination », est une clause usuelle. Elle a pour but de permettre au navire de faire escale ou de transborder des marchandises dans la plus large mesure, mais seulement dans les ports moins éloignés que le port de destination. — Fichter frères c. Société anonyme des chemins de fer économiques et Snyers et Cie. — Bruxelles, 3 février 1887, III, p. 79.

259. *Clause autorisant les échelles directes ou rétrogrades. Application. Navire partant d'Anvers pour l'Extrême-Orient. Port de Glasgow.*— La clause « d'échelles directes ou rétrogrades » autorise le navire assuré à faire des relâches pour charger et décharger, non seulement dans les ports qui se trouvent sur la ligne géographique du voyage indiqué, mais également sur la ligne commerciale, c'est-à-dire sur l'itinéraire qu'ont l'habitude de suivre les navires qui font des voyages vers les régions indiquées, même si cet itinéraire s'écarte de la ligne géographique. Les navires mis en charge à Anvers pour l'Extrême-Orient vont généralement compléter leur chargement dans un port voisin, soit à Londres, à Hambourg, à Liverpool ; ces ports sont compris dans les échelles permises par la police d'assurance. Il n'en est pas de même du port de Glasgow, qui ne peut être considéré comme un port d'échelle ordinaire pour un steamer partant d'Anvers. — Nyssens frères c. Cie Franco-Hongroise. — Sent. arb. belge, 11 février ; Bruxelles, 2 novembre 1887, III, p. 90 et 616.

260. *Clause d'envoi « par le même steamer que la marchandise ». Transport direct.* — La faculté de transbordement n'existe qu'en cas de stipulation expresse. La clause que le connaissement à envoyer au destinataire, ainsi qu'une liste de pièces et de colis, devait lui parvenir par le même steamer que la marchandise, implique un transport direct sans transbordement. — Leflère et Cie c. Betim et Société anonyme des Acié-

ries d'Angleur. — Anvers, 8 novembre 1892, VIII, p. 393.

261. *Clause « all on board to be delivered ».* — Lorsque le connaissement porte la clause « all on board to be delivered » le capitaine ne peut refuser de livrer au destinataire une partie des marchandises, sous prétexte qu'elles lui appartiennent et qu'elles doivent servir aux réparations du navire, alors même que ledit capitaine serait muni d'un certificat dans lequel le chargeur aurait reconnu que ces marchandises ne faisaient point partie du chargement. — Verspreeuwen c. cap. Valle. — Anvers, 25 novembre 1886, II, p. 586.

262. *Clause « as per margin ». Fret. Calcul sur les quantités délivrées.* — Lorsque le connaissement porte la clause : « paying freight on the said goods at the rate of 7 pence per sixty pounds, with 5 p. 100 primage and charges as per margin », le fret doit être calculé sur les quantités délivrées, l'indication marginale n'ayant pour but que de renseigner les intéressés sur le chiffre approximatif qui sera dû par les réceptionnaires.— Nicolopulo Keymann et Cie c. cap. Morel. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 263.

263. *Clause de délivrance « on being paid freight ». Capitaine. Paiement anticipé du fret.* — Lorsque, d'après le connaissement, le fret est payable après bonne délivraison et pesage final de la marchandise (*the freight to be paid after true delivery and final weighing of the cargo*), le capitaine n'a pas le droit de réclamer le paiement par anticipation, peu importe qu'il soit dit plus loin que la marchandise sera délivrée *on being paid freight* à un taux déterminé par tonne de 20 cwt net *delivered*. Cette dernière mention ne vise que la manière de calculer le fret. — Cap. Van Duynen c. de Francq et Cie. — Anvers, 25 juin 1892, VIII, p. 123.

264. *Clause « on right delivery of cargo ». Livraison de la marchandise. Paiement du fret.* — Sous l'empire de la clause « on right delivery of cargo», le capitaine a le droit strict de ne délivrer chaque mesure de marchandise que contre le montant correspondant du fret. — Cap. Olsen c. de Francq et Cie. — Anvers, 19 mars 1888, IV, p. 90.

265. DANEMARK. — *Clause d'exonération de la casse. Faute de l'armateur ou de l'équipage.* — Lorsque le connaissement porte que l'armateur n'encourt aucune responsabilité pour le bris d'objets fragiles tels que meubles, verres en caisse, etc., la responsabilité de l'armateur n'est jamais engagée, alors même que le bris pourrait être attribué à la faute ou à la négligence de l'équipage. — Rathlon c. La Forenede Dampskibsselskab. — Copenhague, 15 avril 1885, III, p. 353.

266. *Clause d'exonération de la mort. Chien mort pendant la traversée.* — Lorsque le connaissement décharge l'armateur de toute responsabilité pour le cas de mort, et que, d'autre part, il y a lieu de présumer que l'animal n'a succombé ni à de mauvais traitements ni à la négligence de l'équipage, le commissionnaire de transports n'est pas tenu de payer des dommages-intérêts à raison de la mort d'un chien survenue pendant la traversée. — Copenhague, 4 janvier 1894, IX, p. 774.

267. *Clause d'exonération du vice propre des marchandises. Avaries. Négligence ou imprudence de l'équipage.*— La clause du connaissement, portant que le fréteur ne sera pas responsable des bris ou coulages ou autres dommages ayant leur origine dans la nature des marchandises chargées, ou dans le vice, la faiblesse ou l'insuffisance de l'emballage, ne le soustrait point cependant à la responsabilité des dommages précités, quand ils sont imputables à la négligence ou à l'imprudence de l'équipage. — Copenhague, 18 février 1891, VIII, p. 411.

268. *Renvoi au tarif d'une compagnie de transport. Clause d'exonération y contenue inopposable aux chargeurs.* — Le simple renvoi imprimé du connaissement aux tarifs de la compagnie transporteur, sous l'un desquels figure une clause d'exonération exceptionnelle pour les objets fragiles, ne peut être opposé au chargeur d'une marchandise dont la nature ne peut rentrer que par interprétation dans la catégorie des objets visés par la clause ci-dessus. —

Rathlon c. La Forenede Dampsskibsselskab. — Tribunal maritime de Copenhague, 15 avril 1885, III, p. 353.

269. *Clause « poids et contenu inconnus.» Marques. Confusion.* — La clause «poids et contenu inconnus» ne peut pas décharger le capitaine de sa responsabilité envers l'acheteur ; et ce dernier ne peut poursuivre l'expéditeur, même si le manquant lui est imputable, avant d'avoir poursuivi le capitaine et le navire. — Blomberg c. Stokkebye. — Copenhague, 4 février 1886, III, p. 355.

270. *Clause « poids et contenu inconnus ». Vol à bord. Capitaine. Responsabilité.* — La clause « poids et contenu inconnus, sans aucune responsabilité du dommage » n'affranchit pas le capitaine de l'obligation de réparer le dommage causé par le vol d'un matelot. — Copenhague, 18 janvier 1889, VII, p. 589.

271. *Clause « mesure inconnue ». Effet. Preuve. Favne. Nombre inférieur à celui du connaissement.* — Le capitaine qui, pour transporter une cargaison de bois de Suède en Danemark, a stipulé le fret à tant par *favn* (mesure de capacité) chargée et qui a signé le connaissement mentionnant le nombre des *favne* chargées, sous la réserve « mesure inconnue », est réputé avoir par là décliné l'obligation de livrer au destinataire le nombre de mesures indiquées dans le connaissement, alors que le chargeur a signé cet acte sans faire d'objection contre la réserve en question. Le capitaine ne peut, en conséquence, être responsable que si le réceptionnaire prouve qu'il a été chargé sur le navire plus de marchandises que le capitaine ne lui en a livré. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

272. *Clause de « prompte expédition ». Usages de France et de Danemark.* — Lorsque le connaissement stipule une « prompte expédition », le chargement des marchandises doit être fait dans les trois semaines au plus tard, et ce d'après les usages reçus en France et en Danemark. — Lund c. Marchand. — Cour supr. danoise, 7 avril 1886, III, p. 352.

273. *Clause de retirement rapide sous peine de déchargement aux risques du destinataire. Déchargement un dimanche. Absence du destinataire. Frais supplémentaires.* — Malgré la clause du connaissement portant que « les marchandises seront retirées immédiatement ou sinon seront déchargées et emmagasinées aux frais et risques du destinataire », les frais supplémentaires occasionnés à ce dernier par suite du déchargement des marchandises un dimanche, en son absence, doivent lui être remboursés par le navire, car cette clause ne peut être entendue littéralement quand le déchargement a lieu en dehors des règles ordinaires, dans l'intérêt exclusif du navire et un jour férié. — Copenhague, 5 novembre 1890, VIII, p. 407.

274. *Clause imposant un délai au destinataire des marchandises arrimées par dessus.* — La clause stipulant que « les destinataires des marchandises arrimées au dessus des autres devront laisser aux destinataires de ces autres marchandises un délai suffisant pour décharger dans le temps fixé», doit être interprétée en ce sens que le délai serait partagé entre les différents destinataires, selon la quantité et la nature des marchandises. — Hansen c. Jensen. — Copenhague, 9 juillet 1884, III, p. 358.

275. Echelles du Levant. — *Clause d'exonération de poids, contenu, mesure et valeur. Effet. Perte et vol. Inapplication.* — La clause du connaissement portant que l'armateur « n'est pas responsable du poids, du contenu, de la mesure et de la valeur, n'acceptant quant à ce aucune responsabilité tirée des énonciations du connaissement », ne saurait avoir pour effet de décharger le transporteur des conséquences de la perte ou du vol et de l'exonérer de la responsabilité édictée par l'article 103 du Code de commerce. — Coen Frères c. Messageries Maritimes. — Trib. cons. de France à Constantinople, 7 janvier 1893, VIII, p. 710

276. *Clause d'exonération du poids. Effet. Restriction au vice propre.* — Cette clause ne vise que les différences de poids provenant du vice propre des marchandises. — Coen Frères c. Messageries Maritimes. — Ibid.

277. Egypte. — *Clause attribuant compétence au juge du port d'attache. Matière mixte. Nullité.* —

L'énonciation d'un connaissement, qui défère au juge du port d'attache d'une compagnie de navigation étrangère toutes demandes en dommages-intérêts pouvant résulter de la convention, ne saurait prévaloir ni soustraire la connaissance du différend au tribunal mixte, compétemment saisi, en vertu de l'article 35, § 7, du Code de procédure civile et commerciale, comme étant le tribunal du lieu du contrat.— Navigation Générale Italienne Florio-Rubattino c. Gustave. — Alexandrie, 25 mai 1892, VIII, p. 146.

278. ETATS-UNIS. — *Armateur. Clause d'exonération. Validité. Faute personnelle.* — La clause des connaissements, que l'armateur « n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie résultant d'incendie, d'abordage, ou des dangers de la navigation », ne le met pas à l'abri quand l'avarie ou la perte provient de sa propre négligence. Cette clause signifie simplement, ainsi qu'il est du reste admis en Angleterre, que l'assureur prend à sa charge la négligence de l'armateur ou de ses proposés. Cette clause d'exonération pour les armateurs n'est contraire ni à la loi ni à l'ordre public. — Cour supr. des Etats-Unis, 15 mars 1886, II, p. 59.

279. *Clause exonérant l'armateur des suites de sa négligence. Loi des Etats-Unis. Nullité.* — La clause du connaissement, d'après laquelle un transporteur stipule qu'il ne répondra pas de sa négligence, est nulle. Et aux Etats-Unis, les tribunaux doivent l'annuler lorsqu'il s'agit de marchandises embarquées dans un port des Etats-Unis sur des navires étrangers, sous l'empire de connaissements signés par des capitaines étrangers, quand bien même la loi du pavillon validerait de telles stipulations. — Hathaway c. armateur du «Brantford City.» — C. du D. S. de New-York, 2 décembre 1886, III, p. 364.

280. *Clause d'exonération des fautes de l'équipage. Soumission à la loi anglaise. Efficacité.* — Lorsqu'un chargement a eu lieu sur un navire anglais, pour des marchandises à transporter en Angleterre, (en l'espèce du bétail), avec soumission des parties à la loi anglaise, la clause d'exonération du connaissement, valable d'après la législation anglaise, ne peut être méconnue dans ses effets par un chargeur américain. — Cour de district de Maryland, 21 juillet 1885, I, p. 528.

281. *Clause d'exonération des dangers de rivière. Echouement sur un banc de sable récemment formé.* — L'exception dans un connaissement des dangers de rivière, incendie et abordage couvre la perte causée, sans négligence du transporteur ou de ses préposés, par l'échouement sur un banc de sable récemment formé et dont on n'avait pas de raison de supposer l'existence. — Cour supr. des Etats-Unis, 31 janvier 1887, III, p. 96.

282. *Clause d'exonération des dangers de navigation. Choc contre un arbre.*— L'exception, insérée dans un connaissement, des dangers de navigation, incendie, explosion, abordage, ponts et autres obstacles connus et inconnus, couvre la perte causée par le choc d'un arbre récemment tombé dans la rivière. — Ibid.

283. *Clause d'exonération causée par les autres marchandises ou autrement. Vice d'arrimage.* — La clause du connaissement qui exonère l'armateur « des avaries causées par les autres marchandises.... ou autrement », ne fait pas obstacle à ce qu'il soit déclaré responsable d'avoir placé dans le même compartiment de la cale des pâtes et des fruits verts, ce qui constitue à sa charge un vice d'arrimage. — Paturzo c. Cie Française. — Cour du D. S. de New-York, 8 juin 1887, III, p. 488.

284. *Clause d'exonération du vol. Vol sur le quai.* — La clause du connaissement exonérant la compagnie de la perte provenant du vol n'est pas applicable lorsque les marchandises viennent à être volées sous les hangars de la compagnie, le transport maritime ayant pris fin et le transporteur étant tenu par les principes généraux du mandat. — Tarbell c. Royal Exchange Shipping C°. — New-York, 29 juin 1888, IV, p. 336.

285. *Clause d'exonération du coulage. Manutentions préjudiciables.*— Une clause d'exonération pour coulage

ne s'applique pas lorsqu'il est acquis que les transporteurs ont soumis la cargaison à des manutentions préjudiciables. — Pacific Mail Steamship C° et Panama Railroad Cy. c. Smith et consorts.— New-York, 7 juin 1887, III, p. 362.

286. *Clause « montant du fret définitif ». Nullité.* — La clause d'un connaissement stipulant que le montant du fret y indiqué sera définitif entre l'armateur et les chargeurs est nulle et de nul effet. — Cour de district Est de Michigan, 8 février 1886, II, p. 60.

287. *Clause « routes nord. » Interprétation.* — La clause du connaissent : « routes nord », qui se justifie par la nature du chargement dont la conservation exige une température froide, doit s'interpréter d'après les circonstances et les exigences de la cargaison. — Cour supr. des Etats-Unis, 25 avril 1887, III, p. 362.

288. GRÈCE. — *Clause de non-garantie. Interprétation. Loi du lieu d'exécution du contrat.* — La clause de non-garantie doit être appréciée d'après la législation sous l'empire de laquelle le contrat doit être exécuté. — Barbaresso frères c. Cie Florio Rubattino. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 439.

289. *Clause exonérant l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage.*— La clause d'un connaissement exonérant l'armateur de la faute du capitaine et des gens de l'équipage dont il est responsable, suivant l'art. 216 du C. de com., n'est pas contraire aux garanties du commerce maritime. Aucun texte de loi ne la prohibe, et l'on peut invoquer en sa faveur les principes généraux en matière de transport ; l'article 98 permet, en effet, aux commissionnaires de transport de s'affranchir de la garantie des avaries. — Barbaresso frères c. Cie Florio Rubattino. — Ibid.

290. *Clause exonérant le capitaine de ses fautes. Valididé.* — La clause du connaissement stipulant que le capitaine sera exonéré de toute espèce de faute pendant le voyage est licite, l'exonération du dol, ou de la *culpa lata,* qui est assimilée au dol, étant seule exclue par la loi. — Barbaresso frères c. Cie Florio Rubattino. — Ibid.

291. *Clause exonérant l'armateur des risques d'incendie à bord ou sur les allèges.* — S'il est constaté que le connaissement délivré par le capitaine porte que l'armateur n'est nullement garant du fait de l'incendie à bord du navire ou sur les allèges, cette clause d'exonération est licite et obligatoire pour le chargeur.— Barbaresso frères c. Cie Florio Rubattino. — Ibid.

292. *Clause attribuant compétence à un tribunal étranger.* — La clause d'un connaissement attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille est valable ; elle peut être opposée au chargeur alors même que le connaissement n'aurait été signé que par le capitaine. — Théophanopoulos c. Cie Fraissinet. — Athènes, arrêt 774 de 1889, VII, p. 78.

293. ITALIE. — *Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Validité.* — Est licite la clause d'un connaissement par laquelle l'armateur s'exonère de la responsabilité des faits du capitaine et de l'équipage. — Potter c. Makensie; — Lucques, 16 octobre 1885, II, p. 82 ; Cass. Florence, 14 juin 1886, II, p. 731. — Carter et Meyer c. Messageries Maritimes ; — Cass. Florence, 14 juillet 1887, III, p. 763. — Claasen c. Raffineries de sucres de Sinigaglia; — Ancône, 30 juin 1892, X, p. 640.

294. *Armateur. Clause d'exonération de ses propres fautes. Nullité.* — Est frappée de nullité la clause en vertu de laquelle l'armateur s'exempte de l'avarie causée par sa propre faute; mais sa responsabilité doit être limitée à la réparation du dommage qui est la conséquence immédiate de sa faute.— Cass. Palerme, 11 juin 1886, II, p. 212.

295. *Clause d'exonération du déficit. Mélange.* — Le capitaine, qui a délivré un connaissement le déchargeant de toute responsabilité pour déficit dans le poids, peut invoquer cette clause pour se décharger du soin de faire une égale répartition du chargement. — Schiaffino et Solari c. Molinari et autres.— Gênes, 18 mai 1886, II, p. 465.

296. *Clause « poids, quantité et qualité inconnus ». Déficit.* — La clause : « poids, qualité et quantité inconnus » rend moins précises et indéterminées, jusqu'à un certain point, les énonciations du connaissement re-

latives à la quantité de marchandise chargée. Dans ce cas, l'obligation du capitaine consiste à représenter une quantité approximativement correspondante à celle qui est portée au connaissement. Cette approximation se détermine en calculant le déchet habituel de chaque qualité de marchandise. — Fratelli Cassanello c. John Wite. — Gênes, 23 décembre 1888, IV, p. 583.

297. *Clause « poids inconnu ». Effet.* — Le chargeur, qui accepte les connaissements avec la clause « poids, qualité ou quantité inconnus », assume l'obligation de prouver, le cas échéant, que la marchandise consignée au capitaine est de la quantité et qualité résultant des connaissements. Le capitaine qui ne s'assure pas de la quantité de la marchandise chargée assume implicitement l'obligation de répondre de toute la quantité qui est prouvée avoir été chargée, moyennant quelque preuve que ce soit, même indépendamment de toute reconnaissance du capitaine.— Morel Brothers c. Société Felizzano et Peirano. — Gênes, 9 avril 1894, X, p. 362.

298. *Clause d'exonération des dégâts. Interprétation. Détérioration provenant d'une force majeure.* — L'exemption de responsabilité pour dégâts et détériorations éventuels survenant aux marchandises transportées, stipulée dans un connaissement, doit être interprétée limitativement et restreinte aux avaries résultant des cas de force majeure ou de la nature même des marchandises. Elle ne doit pas être étendue aux avaries qui peuvent découler du fait ou de la faute du commissionnaire de transports. — Cass. Palerme, 11 juin 1886, II, p. 212.

299. *Clause exonérant l'armateur de vérifier la sincérité de l'endos.* — Est nulle la clause d'un connaissement qui exonère le transporteur de l'obligation de vérifier la sincérité de l'endossement d'un connaissement, et qui le libère par la remise de la marchandise à quiconque se présente porteur d'un connaissement endossé. — Cie Florio c. Armo. — Cassation Turin, 28 décembre 1886, III, p. 369.

300. *Clause de non-garantie de place à bord. Signature du chargeur seul. Inefficacité.* — Le transporteur qui s'est engagé à charger une quantité de marchandises à une date fixée ne peut, pour s'affranchir de ses obligations, invoquer une clause imprimée du connaissement (alors surtout qu'elle a été signée du chargeur seul), d'après laquelle la délivrance du bon d'embarquement n'implique pas garantie et obligation de place à bord, et encore moins un usage reconnu dans le commerce maritime. — Maison Gastaldi c. Podesta. — Gênes, 12 mai 1893, IX, p. 623.

301. *Clause d'irresponsabilité pour retards dus à des transbordements. Nullité.* — Sont nulles les clauses inscrites dans un connaissement, et aux termes desquelles une compagnie de navigation, en stipulant la faculté de transborder les marchandises sur d'autres vapeurs dans des ports intermédiaires, déclare qu'elle ne répond pas des retards qui peuvent résulter de pareilles opérations. — Manganaro c. Vilis Polizzi. — Catane, 20 juillet 1886, III, p. 229.

302. *Faculté de transborder sur le prochain vapeur ou le suivant. Retard dans l'embarquement. Caisses de salaison.* — La clause, inscrite dans les connaissements d'une compagnie de navigation, par laquelle cette dernière se réserve la faculté de transporter les marchandises, soit sur le premier vapeur en partance, soit sur le suivant, n'exonère pas la compagnie de la responsabilité des avaries survenues, quand, usant de la faculté qui précède, elle a retardé l'embarquement. Cette clause ne peut la dispenser de justifier du motif du retard quand ce retard a été considérable. — Gênes, 11 juin 1885, I, p. 407.

303. *Clause « en bon ordre et bon conditionnement ». Interprétation. Qualité de la marchandise. Conditions météorologiques du lieu de charge.* — La clause d'un connaissement, portant qu'une marchandise chargée en vrac a été chargée en bon ordre et en bon conditionnement, ne s'applique qu'à la qualité ordinaire de la marchandise d'après les conditions météorologiques du lieu de charge. En conséquence, lorsqu'il s'agit d'une marchandise qui, en raison de sa provenance, est habituellement humide, la clause précitée ne saurait obliger le capitaine à livrer cette marchandise à l'état sec. Il en est surtout ainsi, quand le capitaine justifie que la

mouillure dont on voudrait le rendre responsable ne s'est produite ni en cours de route, ni au moment du chargement. — Cie du gaz c. Mac Gregor. — Catane, 27 novembre 1885, III, p. 228.

304. *Clause attribuant compétence au tribunal du port d'attache.* — Est licite la clause d'un connaissement attribuant compétence aux tribunaux du port d'attache du navire pour connaître des actions contre la compagnie de transports maritimes à qui appartient ce navire. — Spivelli c. Cie de navigation générale italienne.— Lucques, 5 avril 1886, II, p. 464.

305. Norvège. — *Clause d'exonération du coulage.* — Lorsque, dans le connaissement, le capitaine a décliné la responsabilité du bris et du coulage, le propriétaire des marchandises ne peut obtenir de dommages-intérêts qu'en établissant que vraisemblablement le coulage provient d'une faute de l'équipage. — Christiania, 10 juin 1890, VII, p. 364.

306 *Clause « à réexpédier à l'arrivée par chemin de fer ou bateau à vapeur ». Interprétation.* — Lorsqu'un connaissement porte que la marchandise, arrivée à sa première destination, devra être réexpédiée par chemin de fer ou bateau à vapeur dans un autre lieu, cette clause doit être interprétée dans le sens de la plus grande rapidité possible dans la réexpédition. — Cour suprême de Christiania, V, p. 415.

307. Pays-Bas. — *Clause exonérant l'armateur des périls de mer et des fautes et faits du capitaine.* — Est valable la clause stipulant que l'armateur ne sera pas responsable de « wastage, decay, corruption, deterioration and damage » et de « stranding..... and all damages, loss or injury, arising from the perils and things above mentioned, and whether such perils or things arise from the negligence, default or error in judgment of the master..... *and persons in the service of the shipowner* ». — Nord Deutsche Versicherungs Gesellschafft c. Kininkyke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij ; — Amsterdam, 22 février 1889, V, p. 399. — Société anonyme Nederlansche amerikanische Stomvaart Maatschappij c. Rorthals Altes; — Cassation néerlandaise, 18 novembre 1887, IV, p. 471.

308. *Clause d'exonération. Sauveteurs employés par le capitaine. Dommages. Irresponsabilité.* — En l'état de cette clause, l'armateur n'est pas tenu de rembourser le dommage causé par les sauveteurs employés par le capitaine. — Norddeutsche Versicherungs Gesellschafft c. Kininklyke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. — Amsterdam, 22 février 1889, V, p. 399.

309. *Clause de responsabilité limitée. Faute d'arrimage.* — Le capitaine peut restreindre sa responsabilité au moyen d'une clause insérée dans le connaissement. — A. van Hobohen et Cie c. Rotterdamsche Lloyd. — La Haye, 20 mai 1891, VII, p. 460.

310. *Clause « poids inconnu ». Clause imprimée.* — La clause imprimée du connaissement « poids inconnu » décharge le capitaine de sa responsabilité pour le poids à livrer, même s'il a mentionné par écrit sur le connaissement le poids des marchandises. — Sterba Zlyn et Cie c. Wilkampf. — La Haye, 24 novembre 1884, II, p. 476.

311. *Clause de déchargement avec célérité. Retard. Faute du stevedore. Direction du capitaine. Surestaries.* — En l'état d'un connaissement contenant la clause : « the cargo to be disoharged as fast as the steamer can deliver. The cargo to be taken from alongside of the ship, but the ship to discharge cargo with the use of her steamwinches. The captain to employ the stevedore of the receiver of the cargo at port of discharge at the rate of 10 pence per ton », le capitaine a droit à des surestaries équivalant au nombre de jours que la décharge aurait pu être finie plus tôt. Mais, pour avoir droit à ces surestaries, il ne suffit pas de prouver combien de jours il faut pour décharger le navire et dans quel délai la décharge a été opérée ; le capitaine doit prouver également que le retard doit être attribué à une faute du consignataire. La faute du « stevedore » de ce dernier ne suffit pas, ledit « stevedore » devant être considéré comme étant au service du capitaine. — Eles Dryden c. la Société Joh. Otten en Zoon. — Amsterdam, 26 juin 1891, VII, p 460.

312. Suède. — *Clause d'exonération des cas de force majeure. Rupture du tuyau. Certificat de visite.*

— Lorsque le connaissement exonère le capitaine des avaries provenant de force majeure, le capitaine n'est pas responsable de la rupture d'un tuyau de vapeur, survenue en cours de route, s'il prouve, par le certificat de visite annuelle, que ce tuyau était en bon état lors de cette visite. — Stockholm, 14 février 1891, VIII, p. 160.

313. Tunisie. — *Clause de compétence. Lieu où le connaissement a été créé.* — Est licite et peut être opposée au destinataire la clause d'un connaissement portant attribution de juridiction au tribunal du lieu où il a été créé. — Ghiggino c. Cie Gén. Transatlantique; — Sousse, 13 décembre 1888, IV, p. 603. — Eyriès c. Cie Transatlantique; — Tunis, 17 novembre 1888, IV, p. 605.

314. *Attribution de compétence à un tribunal déterminé. Validité.* — Est licite la clause d'un connaissement attribuant compétence aux tribunaux du port d'attache du navire pour connaître des actions contre la compagnie de transports maritimes à qui appartient ce navire. — El Hadj Abdella Mabouli c. Cie de Navigation italienne. — Tunis, 25 octobre 1888, IV, p. 478.

315. *Attribution de compétence. Clause opposable aux destinataires. Colis perdu au déchargement.* — Les stipulations intervenues entre les chargeurs et le capitaine profitent et s'imposent aux destinataires qui, agissant en vertu du connaissement, comme substitués aux chargeurs eux-mêmes, se trouvent également soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. Il en est ainsi notamment de la clause du connaissement qui attribue compétence à une juridiction spéciale. Le destinataire ne saurait se soustraire à l'application de cette clause, même lorsque son action a pour objet le remboursement d'un colis qu'il prétend avoir été perdu au port de débarquement, car il s'agit dans ce cas d'une difficulté relative au contrat de transport, pour l'exécution duquel les parties ont accepté de se soumettre à un tribunal déterminé. — Cie Det Forenede c. Maarek frères. — Tunis, 11 janvier 1894, X, p. 505.

316. *Attribution de compétence à la chambre arbitrale d'Anvers. Clause compromissoire reconnue en Belgique. Contrat à l'étranger entre étrangers.* — La clause d'un connaissement, portant « que toutes contestations entre le capitaine et les expéditeurs seront tranchées par la chambre arbitrale pour les transports à Anvers », constitue une clause compromissoire, qui serait nulle aux termes de l'art. 1006 du Code de procédure. Cependant, cette clause doit produire son effet lorsqu'elle a été acceptée par deux parties de nationalités diverses, que le contrat a été conclu dans un pays étranger, où cette clause est regardée comme licite, et en vue d'un arbitrage devant avoir lieu dans ce pays. — Société de navigation Det Forenede Dampskilbskab c. Farrugia; — Tunis, 14 novembre 1889, V, p. 698. — Sultan c. Det Forenede Dampskibselsskab; — Tunis, 16 novembre 1891, VII, p. 371.

317. *Clause compromissoire. Attribution de juridiction. Chambre arbitrale d'Anvers. Exécution à l'étranger. Art. 1006 du Code de procédure. Inapplication.* — La clause d'un connaissement, d'après laquelle « toute contestation entre le capitaine et les chargeurs doit être réglée par la Chambre arbitrale pour les transports à Anvers », constitue sans doute une clause compromissoire, prohibée par l'article 1006 du C. de pr. civ. français. Néanmoins, cette clause peut être invoquée en France par la compagnie qui l'a insérée dans ses connaissements, et les chargeurs ou les destinataires sont obligés d'aller plaider devant la juridiction étrangère qu'ils ont acceptée. La disposition de l'art. 1006 ne saurait avoir dans ce cas aucune influence, puisqu'il s'agit d'un arbitrage qui doit être exécuté, non pas en France, mais bien en Belgique, dont la législation admet la validité des clauses compromissoires. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

318. *Attribution de compétence à un tribunal déterminé. Incompétence relative.* — L'incompétence qui découle de la clause d'un connaissement attribuant compétence à un tribunal déterminé est purement relative et doit être proposée *in limine litis*. — Lambert c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 28 mars 1889, V, p. 142.

319. *Attribution de juridiction. Tribunal de droit commun. Incom-*

pétence relative. Renonciation tacite. — Lorsqu'une clause du connaissement attribue compétence à une juridiction déterminée, l'incompétence qui en résulte pour le tribunal de droit commun, étant purement relative et ne tenant pas à l'ordre public, doit être demandée au début même du procès, et les parties peuvent y renoncer. Cette renonciation n'a pas besoin d'être expresse, mais peut résulter notamment de ce que la compagnie de transports a accepté, par deux fois et sans aucune réserve, la nomination d'un expert par le tribunal de droit commun, ainsi que la fixation de l'affaire à une audience de ce tribunal pour la discussion du fond du litige. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

320. *Exonération des barateries du capitaine. Interprétation restrictive. Capitaine d'un autre navire.* — La clause qui exonère l'armateur des barateries et fautes du capitaine doit être interprétée restrictivement ; on ne peut l'étendre du capitaine du navire pour lequel les connaissements ont été délivrés au capitaine d'un autre navire, alors même que le second navire appartient à la même compagnie. — Boccara c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 9 mars 1889, V, p. 139.

321. *Exonération des fautes du capitaine. Agent du transporteur. Fautes au port de débarquement. Inapplication.* — La clause d'exonération des fautes du capitaine est inapplicable aux fautes commises par l'agent du transporteur au port de débarquement. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1894, X, p. 488.

322. *Exonération des fautes du capitaine. Ratification par l'armateur. Inapplication.* — La clause qui exonère l'armateur des fautes du capitaine est inopérante lorsque, sans que les agissements reprochés au capitaine soient l'exécution des ordres de l'armateur, celui-ci les a du moins ratifiés. Il suffit, d'ailleurs, d'une ratification tacite, résultant soit du défaut absolu de protestation contre les actes du commandant du navire, soit du profit que l'armateur a retiré de la violation du contrat. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line, et Société La Providence. — Ibid.

323. *Exonération des avaries causées par l'insuffisance ou la déchirure des emballages. Effet.* — La clause d'un connaissement, portant que le transporteur n'est pas responsable des avaries causées par l'insuffisance ou la déchirure des emballages, est légale en tant qu'elle a pour effet de mettre la preuve de la faute du transporteur à la charge de ceux qui l'invoquent contre lui. — Cie Gén. Transatlantique c. Carmelo Galea. — Tunis, 2 novembre 1887, IV, p. 595.

324. *Clause de non-garantie des marques. Armateur. Charge de la preuve.* — La clause, d'après laquelle « l'armateur n'est pas responsable des confusions produites dans le déchargement par suite d'erreurs ou d'insuffisance de marques », laisse à la charge de l'armateur l'obligation de prouver que les marchandises qu'on lui a confiées étaient mal ou insuffisamment marquées. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

325. *Clause « poids inconnu. » Faute du capitaine. Inapplication.* — La clause « poids inconnu » cesse de produire son effet quand une faute est établie contre le capitaine. — Domergue c. Campo et autres. — Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

326. *Clause pénale « montant estimé du fret » Interprétation. Retard normal.* — La clause d'un connaissement, portant qu' « en cas de retard imputable à la compagnie ou au capitaine, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il y a préjudice, et le montant ne pourra en aucun cas dépasser le montant du fret », doit être entendue en la limitant aux cas que les parties ont voulu raisonnablement prévoir ; elle ne s'applique qu'au simple retard et non à un retard qui fait perdre tout profit à l'expéditeur. — Cie Transatlantique c. Verdier. — Tunis, 14 décembre 1891, VII, p. 366.

327. *Art. 435, 436. Clause d'application au retard et au manquant.* — Est valable la clause d'un connaissement portant que « les art. 435, 436 du Code de commerce français sont applicables à l'action en dommages-

intérêts soit pour simple retard, soit pour avaries ou manquants en poids ou nombre dans les colis faisant l'objet d'un même connaissement». — Cie Transatlantique c. Verdier. — Ibid.

CHAPITRE VII
Endossement du connaissement et transfert de propriété.

328. France. — *Porteur. Subrogation aux droits des affréteurs.* — Les consignataires, porteurs des connaissements représentant la propriété de la cargaison, se trouvent aux lieu et place des affréteurs. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

329. *Porteur. Droit propre. Contre-lettre.* — Le porteur d'un connaissement a un droit qui lui est propre, indépendamment de celui du chargeur, et contre lequel toute contre-lettre ou toute convention nouvelle intervenue entre le chargeur et le capitaine en dehors de ce connaissement ne saurait prévaloir. — Lataste et Cie c. cap. Morrow. — Bordeaux, 28 octobre 1889, V, p. 377.

330. *Endossement régulier. Marchandises en cours de route. Propriété transférée.* — L'endossement régulier du connaissement à ordre transmet valablement la propriété des marchandises en cours de voyage. — Banque de commerce de Riga c. Lapostolet frères et Certeux. — Rouen, 26 octobre 1894, X, p. 594.

331. *Endossement régulier. Propriété. Présomption. Preuve contraire.* — La présomption de propriété que fait naître l'endossement régulier du connaissement au profit d'un tiers peut être détruite par la preuve contraire, et le tiers porteur peut être déclaré *erga omnes* simple mandataire de l'endosseur, ce qui le soumet à toutes les exceptions dont son mandant était passible. — Fantoni c. Lloyd Français ; — Cass., 17 mai 1892, VII, p. 648. — Boulard c. Otto Médem ; — Bordeaux, 11 août 1890, VI, p. 419.

332. *Endossemeut régulier. Simulation. Preuve.* — Le consignataire d'une marchandise, qui a avancé des fonds et qui est porteur d'un connaissement irrégulièrement endossé à son profit, ainsi que du certificat d'origine et de la police d'assurance de cette marchandise, peut prouver, par des présomptions graves, précises et concordantes, qu'un autre connaissement portant au profit d'un tiers un endossement régulier est antidaté et qu'il déguise une fraude à ses droits, ourdie entre le chargeur et le porteur de ce connaissement. — Boulard c. Otto Médem. — Ibid.

333. *Endossement irrégulier. Propriété. Absence de transfert. Agent des chargeurs. Faillite des mandants. Cessation du mandat.* — L'endossement irrégulier du connaissement n'en transfère pas la propriété. En conséquence, on ne doit pas considérer comme propriétaire du connaissement un agent des chargeurs qui en a été mis en possession par un endossement irrégulier, alors surtout qu'il avait cessé à ce moment d'être leur mandataire, par suite de leur mise en liquidation. — Robin Rondel c. Anglo Foreingn Bank et autres. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

334. *Endossement irrégulier. Complément de preuve.* — L'endossement irrégulier ou incomplet d'un connaissement peut toujours être complété par la preuve, administrée en dehors du titre lui-même, que le porteur du conaissement en a réellement la propriété comme en ayant fourni la valeur. — Fils de Giraud c. syndic Danassi. — Marseille, 23 février 1891, VI, p. 693.

335. *Endossement irrégulier. Procuration. Simple présomption. Preuve contraire.* — Si l'endossement irrégulier ne vaut que comme procuration, ce n'est là qu'une présomption qui cède à la preuve contraire dans les rapports entre le preneur et l'endosseur. Cette preuve, en matière commerciale, peut être administrée par tous les modes autorisés par la loi, et ce même vis-à-vis de la masse de la faillite dans le cas où l'endosseur a été déclaré en état de faillite postérieurement à l'endossement. — Courpon ès-qualités c. Veuve Mauriac. — Bordeaux, 4 novembre 1889, V, p. 618.

336. *Endossement en blanc. Porteur. Présomption de propriété. Preuve de la contre-valeur. Preuve contraire.* — Le tiers porteur d'un connaissement endossé en blanc est présumé propriétaire des marchandises, et cette présomption devient une

preuve lorsque le tiers porteur justifie avoir fourni la contre-valeur. La présomption de propriété se trouve détruite lorsqu'il est constant que cette contre-valeur n'a pas été fournie, et le porteur du connaissement n'est alors qu'un simple détenteur à titre précaire, agissant dans l'intérêt et pour le compte du propriétaire. — Crédit Lyonnais c. Schwob et Siebert — Hâvre, 15 février 1893, VIII, p. 668.

337. *Endossement en blanc. Gage commercial. Validité à l'égard des tiers*. — Le gage commercial se constate à l'égard des tiers comme entre les contractants, et l'endossement en blanc du connaissement, lorsqu'il est prouvé que la remise en a été faite dans l'intention d'opérer le nantissement des marchandises qu'il représente, a vis-à-vis des tiers la même valeur qu'un endossement régulier. — Pauwels et Debacker, Henry Bath et Son c. Société générale, Dominique Morel et Cie et liquidateur Ducroc ; — Douai, 26 janvier 1893, IX, p. 144. — Comptoir des entrepôts et Magasins généraux c. Brodsky ; — Hâvre, 29 avril 1889, V, p. 219.

338. *Endossement en blanc. Connaissement anglais. Marchandise livrable au chargeur ou « to his order or to his assigns ». Titre au porteur. Porteur de bonne foi. Revendication.* — Le connaissement, fait en langue anglaise et portant que la marchandise sera livrée au chargeur ou « to his order or to his assigns », doit être considéré comme un connaissement au porteur. En conséquence, le porteur de bonne foi, en vertu d'un endossement en blanc, doit être admis à revendiquer des marchandises faisant l'objet d'un connaissement de cette nature. — Ebert et Classen c. Liq^r Chesnay et Cie. — Hâvre, 22 novembre 1892, VIII, p. 345.

339. *Connaissement à ordre. Absence d'endos. Droits du porteur. Principes du mandat.* — L'absence d'endossement sur un connaissement à ordre a pour effet d'empêcher le transfert de la propriété des marchandises portées à ce connaissement à celui qui en est porteur. — Dewulf Cailleret c. Vancauwenberghe et Denoyelle et Stevenson et Cie. — Dunkerque, 8 mai 1888, IV, p. 153.

340. *Connaissement au porteur. Simple tradition. Transfert de propriété de marchandises. Preuve à l'égard des tiers. Preuve contraire.* — Le connaissement au porteur est transmissible par la simple tradition et translatif, au profit du porteur de bonne foi, de la propriété des marchandises qui s'y trouvent désignées. Il fait foi de ce transfert de propriété, même à l'égard des tiers, jusqu'à preuve contraire ou tout au moins présomptions graves, précises et concordantes, à la seule condition d'être conforme aux prescriptions de la loi. — Roger c. Savare et Cie et joints ; — Caen, 31 juillet 1893, IX, p. 471. — Ebert et Classen c. Liq^r Chesnay et Cie ; — Hâvre, 22 novembre 1892, VIII, p. 345.

341. *Connaissement à ordre. Chargeur pour compte. Endossement fait par ce dernier. Régularité.* — Le chargeur pour compte est le commissionnaire de ceux pour le compte desquels il charge. Il a donc, en vertu de l'art. 280 du C. de com., seul qualité pour établir le connaissement, et, s'il l'établit à ordre, pour l'endosser à des tiers. L'endossement ainsi fait doit donc être déclaré régulier. — Kreglinger et Cie c. Cie maritime du Pacifique. — Hâvre, 5 juin 1888, IV, p. 159.

342. *Connaissement à personne dénommée. Négociabilité. Simple cession. Formalités.* — Négociable par voie d'endossement lorsqu'il est à ordre, le connaissement ne l'est pas moins lorqu'il est à personne dénommée, et, dans ce cas, c'est par simple voie de cession que la négociation s'opère. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie. — Alger, 15 novembre 1892, X, p. 28.

343. *Mention « livraison à ordre. » Destinataire non désigné. Connaissement au porteur. Transmissibilité.* — Des connaissements, qui n'indiquent ni le nom ni l'adresse du destinataire, qui contiennent seulement l'invitation de délivrer la marchandise à ordre ou aux ayants-droit, ont le caractère de connaissements au porteur et sont transmissibles par la seule tradition ou le simple endossement en blanc. En conséquence, la propriété de tels connaissements appartient à celui qui en est porteur, et notamment il peut se prévaloir des quantités portées auxdits connaissements pour se les faire livrer par le capitaine. — Cap. Geary

c. Cie de navigation Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 9 février 1887, I, p. 27.

344. *Mention « valeur fournie ». Banque russe. Equivalence à « valeur en compte ». Endossement. Régularité. Créanciers du tireur. Saisie-arrêt sur le prix de la marchandise. Porteur. Préférence.* — La mention « valeur fournie », apposée sur un connaissement au moyen d'une griffe par une banque étrangère (en l'espèce, la Banque russe de Riga), équivaut à la mention « valeur en compte », employée en France, s'il est constant que cette mention est conforme à l'usage courant de cette banque. Cette mention suffit à rendre régulier l'endossement du connaissement, alors surtout que le porteur justifie, par une attestation consulaire, que la valeur du titre a été effectivement fournie et qu'il est avéré que, l'endosseur étant débiteur en compte courant de la banque, le nantissement a été procuré à celle-ci en garantie des éléments de ce compte. En conséquence, le porteur du connaissement ainsi endossé doit être payé sur la marchandise qu'il représente, par préférence aux créanciers du tireur, qui ont pratiqué une saisie-arrêt sur les sommes pouvant revenir à celui-ci sur le prix de cette marchandise par lui expédiée et refusée par le destinataire. — Banque de commerce de Riga c. Lapostolet frères et Certeux. — Rouen, 26 octobre 1894, X, p. 594.

345. *Nantissement. Simple remise. Cessionnaire. Privilège.* — En remettant à l'endosseur le connaissement en garantie de la traite, le tireur fait acquérir à l'endosseur, *ipso facto*, et indépendamment de toute autre formalité, un droit exclusif et privilégié sur les marchandises prises en gage, lesquelles, dès ce moment, ne demeurent aux mains du tiré que comme une provision de la traite fournie par lui. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Goudet et syndic Bertrand. — Alger, 15 novembre 1893, X, p. 28.

346. *Nantissement. Duplicatas destinés à remplacer les primatas. Liquidation judiciaire. Absence de privilège.* — Des duplicatas de connaissements, destinés à remplacer les primatas en cas de perte, ne sont pas suffisants pour constituer un nantissement au bénéfice du porteur. — City Bank Limited et joints c. Liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 17 juillet 1889, V, p. 364.

347. *Nantissement. Exemplaires divers. Remise d'un seul. Absence de faute.* — Le créancier, qui reçoit le connaissement d'un chargement qui lui est donné en gage, ne commet aucune faute en n'exigeant pas la remise de tous les exemplaires du connaissement. — De Wolf c. Génestal et Delzons. — Rouen, 27 mai 1889, V, p. 186.

348. *Nantissement. Possession symbolique et possession matérielle. Préférence.* — Il n'y a point, en présence des termes généraux et absolus de l'article 92 du C. de comm., de distinction à faire, relativement à l'exercice du droit de gage, résultant de la remise du connaissement, entre la possession symbolique et la possession matérielle ; celle-ci ne saurait suffire pour effacer les droits du créancier, que la loi déclare saisi des marchandises par le connaissement, et les laisse, au contraire, subsister quand même tant que le connaissement est entre les mains du créancier et que l'objet du gage n'a pas perdu son individualité. — Génestal et Delzons c. de Wolf. — Cass., 31 mai 1892, VII, p. 646.

349. *Nantissement. Plusieurs exemplaires. Concours. Antériorité du titre.* — Au cas où plusieurs exemplaires d'un connaissement ont été remis à des créanciers différents, le concours entre ces créanciers, sur la même marchandise, doit se régler par l'antériorité de leurs titres. — Génestal et Delzons c. de Wolf ; — Rouen, 27 mai 1889, V, p. 186 ; Cass., 31 mai 1892, VII, p. 646. — Busch et Cie c. Simmonds ; — Hâvre, 6 juillet 1886, II, p. 309 ; Rouen, 7 mai 1887, III, p. 414.

350. *Contrà.* — Si deux exemplaires d'un même connaissement ont été transférés à des tiers porteurs différents, mais que la marchandise ait été délivrée à l'un d'eux, l'autre tiers porteur ne s'étan fait connaître que plus tard, la propriété de cette marchandise doit être maintenue en faveur de celui qui a été mis en possession. Cette solution doit être admise alors même que le droit de gage du second tiers porteur aurait pris nais-

sance le premier par une possession symbolique. — Banque de Wolf c. Génestal et Delzons et cap. Katzoulis. — Rouen, 9 avril 1889, V, p. 39.

351. *Nantissement. Concours du porteur de traites causées « valeur en marchandises » et du porteur du connaissement . Endos irrégulier.* — Les tiers porteurs des traites causées « valeur en marchandises », qui ont fait des avances sur ces marchandises, sont en droit de les considérer comme la provision spécialement affectée à leur paiement. Les autres tiers auxquels les connaissements ont été postérieurement endossés ne sauraient leur être préférés au cas de faillite du tiré, alors que les endossements ont été irréguliers faute d'indication de la valeur, qu'ils ont été accomplis en fraude des droits des porteurs de traites et qu'enfin ils ont été consentis par un simple détenteur qui n'était pas propriétaire des titres. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank et autres. — Marseille, 31 juillet 1893, II, p. 220.

352. *Nantissement. Avances sur marchandises. Remise du titre au débiteur. Perte du privilège.* — Le privilège du créancier gagiste s'éteint par la seule perte de la possession réelle, et la détention du gage par le débiteur, même convenue entre les parties en vue de sa conservation et de sa réalisation, ne saurait suppléer cette possession. Spécialement, celui qui a fait des avances sur le prix des marchandises et qui, nanti vis-à-vis du vendeur par l'endossement du connaissement, s'en dessaisit en mains de l'acheteur, perd par cela même le privilège attaché à son droit de gage, dont l'existence cesse, dès lors, d'être révélée aux tiers. — Société générale c. Pauwels et Debacker. — Cassation, 9 avril 1894, X, p. 146.

353. *Porteur. Mandataire. Fausse déclaration à la Douane. Responsabilité.* — Le porteur d'un connaissement endossé à son ordre est seul responsable envers la Douane de la fausse déclaration sur l'origine de la marchandise, faite par un agent muni de sa procuration . La Douane ne saurait prétendre actionner solidairement avec lui le propriétaire de la marchandise qui aurait donné des instructions inexactes à l'agent, celui-ci n'étant point son mandataire. — Administration des Douanes c. Corvillain et Cie. — Cassation, 18 mars 1893, VIII, p. 643.

354. *Connaissement créé à l'étranger. Loi française. Application.* — La loi française est seule applicable aux titres dont l'exécution doit avoir lieu en France, et notamment à un connaissement créé à l'étranger en ce qui concerne les dispositions des art. 137 et 138 du Code de commerce. — Fils de Giraud c. Syndic Danassi. — Marseille, 23 février 1891, VI, p. 693.

355. *Connaissement à ordre. Marchandises chargées à l'étranger pour un port français. Armateur étranger. Tiers-porteur français. Ordres de la justice étrangère. Absence d'exéquatur.* — Lorsqu'un armateur espagnol a chargé dans un port d'Espagne des marchandises à destination d'un port de France, avec un connaissement à ordre, il ne peut, une fois la marchandise arrivée à destination, la refuser au réclamateur français qui se présente porteur du connaissement, en invoquant les injonctions qu'il aurait reçues de la justice de son pays. Il en est ainsi surtout lorsque ces injonctions se sont produites dans une forme qui n'a aucun caractère régulier vis-à-vis de la justice française, et qu'elles sont intervenues à la suite de contestations qui ne concernent en rien le réclamateur français. — Castan c. Cie Valenciana. — Marseille, 2 septembre 1887, III, p. 322.

356. ALLEMAGNE. — *Remise du connaissement. Transfert de propriété.* — La remise du connaissement emporte transfert de propriété des marchandises qu'il représente, et le porteur doit être présumé acquérir, en même temps que le titre, *l'animus domini* nécessaire à la translation du droit de propriété sur sa tête. — Drumart c. Schapirs. — Trib. sup. hans., 11 juin 1885, I, p. 321.

357. ANGLETERRE. — *Nantissement. Marchandises indiquées sur le connaissement déjà vendues. Bonne foi du créancier gagiste. Préférence sur l'acheteur.* — Lorsque des connaissements ont été remis à une banque en garantie des avances qu'elle a faites, et que ladite banque a ignoré que les marchandises représentées par ces connaissements étaient déjà vendues, sa bonne foi lui permet d'être préférée à l'acheteur. Elle peut no-

tamment revendiquer les connaissements qui constituent son gage, entre les mains de cet acheteur, lorsque celui-ci est parvenu à l'en déposséder au moyen d'une véritable supercherie. — Adelphi Bank c. Raffinerie d'Halifax. — Cour sup. de judic., 31 octobre 1887, III, p. 606.

358. *Nantissement. Connaissements en concurrence sur la même marchandise. Porteurs de bonne foi.* —Dans le cas où des connaissements, délivrés à deux reprises différentes par le capitaine à des chargeurs également de bonne foi, sont en concurrence sur la même marchandise, il y a lieu de délivrer cette marchandise aux porteurs des seconds connaissements et d'allouer sa valeur aux porteurs des premiers. — Victor Sohm c. British African Steam Navigation Cy. — Haute Cour de justice, 26 mars 1888, IV, p. 178.

359. Brésil. — *Clause « ou à ses agents ». Endossement. Validité.* — La clause « ou à ses agents » a le même effet que la clause à ordre quant à la validité de l'endossement du connaissement. — Abranche et Cie c. Cie de Navigation du Pacifique. — Rio, 9 février 1891, VIII, p. 406.

360. Etats-Unis. — *Endossement irrégulier. Remise des marchandises. Responsabilité.* — La possession d'un connaissement irrégulièrement endossé ne suffit pas pour donner au porteur la qualité de possesseur régulier de la marchandise, et si, plus tard, se présente une personne investie d'un connaissement endossé régulièrement, le transporteur est responsable s'il a livré la marchandise au porteur irrégulier.— Weyand c. Atchison, T. et S. Ry et Cie. — Cour sup. de l'Iowa, 22 octobre 1888, IV, p. 578.

361. Italie. — *Endossement en blanc. Transfert de propriété.* — L'endossement en blanc d'un connaissement transfère la propriété du titre et de la marchandise que le titre représente. Dès lors, le réceptionnaire, qui s'est présenté porteur d'un connaissement endossé en blanc, et qui a retiré la marchandise, ne peut se prévaloir de ce qu'il n'a pas rempli l'endos avec son propre nom, pour soutenir qu'il n'a agi que comme mandataire du chargeur. Ledit réceptionnaire ne peut pas être admis à prouver par témoins une semblable prétention. — Geyer c. cap. X. — Ancône, 2 avril 1887, IV, p. 345.

362. *Endossement après l'échéance. Transfert de la propriété. Droit à la réparation des avaries. Notification du capitaine.* — L'endossement d'un connaissement à ordre, quoique fait après l'échéance, transfère, outre la propriété du chargement, le droit à la réparation de l'avarie soufferte par le chargement pendant le voyage accompli, sans qu'il soit besoin d'une clause spéciale ni de la notification du connaissement au capitaine dans le sens de l'art. 1539 du Code civil. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

363. *Endosseur. Porteur et capitaine. Instance pour la réparation de l'avarie. Témoignage.* — Celui qui a endossé le connaissement n'est pas incapable de témoigner dans l'instance pendante entre le porteur et le capitaine pour la réparation de l'avarie. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Ibid.

CHAPITRE VIII

Accomplissement du Connaissement.

364. France.— *Accomplissement. Echange.* — Le réclamateur est tenu à l'égard du consignataire d'opérer l'échange des connaissements accomplis. — Cie des Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

365. *Connaissement à ordre. Remise de la marchandise. Droits du porteur envers l'armateur.* — Après la signature d'un connaissement à ordre, l'armateur devient l'obligé du porteur, et il demeure engagé d'une manière absolue et personnelle, sauf les cas de force majeure, à lui délivrer, au lieu de destination, les marchandises spécifiées. Un armateur ne saurait se soustraire à cette obligation en opposant qu'il est étranger et qu'il a reçu de la justice de son pays l'ordre de retenir les marchandises réclamées. — Castan c. Cie Valenciana. — Marseille, 2 septembre 1887, III, p. 322.

366. *Connaissement à ordre. Endos falsifié. Porteur. Mandataire du destinataire. Livraison par le transporteur.* — Le transporteur ne com-

met aucune faute en remettant la marchandise au porteur du connaissement à ordre, qui a falsifié l'endos mis sur ce titre, de telle manière qu'on pût croire cet endos véritable. Dans tous les cas, cette livraison ne saurait être critiquée par celui qui avait confié ce connaissement à l'auteur de l'endos falsifié et l'avait constitué son mandataire à l'effet de retirer la marchandise des mains du transporteur pour la remettre à un dépositaire. — Cie des Messageries maritimes c. Comptoir National d'Escompte de Paris. — Saïgon, 4 janvier 1895, X, p. 778.

367. *Connaissement à ordre. Livraison au consignataire de l'expéditeur*. — Lorsque la marchandise est représentée par un connaissement à ordre, l'armateur ne peut être exonéré de la responsabilité d'une livraison faite par lui, non au destinataire désigné dans l'ordre, mais au consignataire de l'expéditeur, simple porteur du connaissement. — Lhost et Dietz c. Currie et Cie. — Cass., 19 avril 1886, II, p. 14.

368. *Connaissement à personne dénommée. Transmission à un tiers. Délivrance au destinataire nanti*. — Le connaissement à personne dénommée confère au destinataire le droit exclusif de se faire délivrer la marchandise et ne peut être transféré que par lui, soit au moyen de l'endossement s'il contient la clause à *ordre*, soit, s'il ne la contient pas, au moyen de l'accomplissement des formalités de l'article 1690 du Code civil, auxquelles, dans ce cas, le destinataire est obligé de recourir. Le chargeur ne peut pas faire passer à des tiers le bénéfice de la stipulation qu'il a faite au profit du destinataire. Dès lors, le transporteur est valablement libéré par la délivrance de la marchandise au destinataire dénommé, même non muni du connaissement. Pour prétendre le contraire, on ne saurait invoquer une clause énonçant que la livraison ne sera faite que sur la remise du connaissement régulièrement acquitté, s'il ressort de la clause qu'elle est écrite uniquement dans l'intérêt du transporteur. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 2 novembre 1891, VII, p. 560 ; 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

369. *Connaissement à personne dénommée. Cession. Livraison au destinataire non muni du connaissement. Faute commune*. — Le capitaine, qui livre les marchandises au destinataire indiqué au connaissement sur une simple promesse de celui-ci de livrer plus tard le connaissement, commet une faute lourde à laquelle s'associe le destinataire qui savait le connaissement en mains tierces. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Gaudet, syndic Bertrand. — Alger, 15 novembre 1893, X, p. 28.

370. *Remise d'un connaissement par un homonyme du destinataire. Délivrance de la marchandise. Absence de faute*. — Une compagnie de navigation remplit suffisamment son mandat quand elle délivre la marchandise contre remise du connaissement à un charretier qui lui donne décharge au nom du destinataire, alors même que le véritable destinataire serait un homonyme du réceptionnaire qui se serait frauduleusement approprié le connaissement. — Jean c. Cie Transatlantique. — Marseille, 30 avril 1891, VII, p. 42.

371. *Porteur. Transitaire. Procédure. Qualité*. — Le transitaire, porteur du connaissement et mandataire du propriétaire des marchandises, a qualité pour faire, au nom de ce dernier, tous les actes de procédure de nature à sauvegarder ses droits. — Cie Hâvre-Lyon-Paris et Fleury c. cap. Francsies. — Rouen, 19 décembre 1890, VI, p. 543.

372. *Porteur mandataire ou acheteur. Promesse de payer sur le poids réel. Manquant. Défaut d'action*. — Le porteur du connaissement, qui n'est que le mandataire du propriétaire du titre, ne peut, faute d'intérêt, agir contre l'armateur en responsabilité du déficit. Est aussi sans intérêt et sans droit, pour intenter une pareille action, l'acheteur du connaissement qui ne s'est engagé à payer son vendeur que sur le poids réel reçu au débarquement. — Lerat aîné et Cie c. cap. Hamstrung, Pego et Ness. Neuman. — Hâvre, 2 mai 1893, IX, p. 39.

373. *Porteur. Mandataire des réclamateurs. Fait personnel. Art. 433, 434 C. de com. Prescription*. — Le porteur des connaissements est le mandataire des réclamateurs. Lors

donc qu'il a pris livraison des marchandises et fourni des garanties pour le paiement du fret, il a obligé ses commettants, et ceux-ci ne sont plus recevables à opposer à l'action des affréteurs la prescription annale de l'art. 433 du C. de com. — Pierce Becker et Ilardi c. Auger et Réclamateurs. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

374. *Remise après paiement du fret. Absence de réception. Art. 435. Inapplication.* — L'action du destinataire de la cargaison contre le capitaine ou l'armateur du navire n'est éteinte que par la réception de la marchandise non suivie de protestation dans les 24 heures; il importe peu que le destinataire, s'il n'a pas pris livraison, ait payé le fret et remis signé de lui son connaissement à l'armateur en échange de celui du capitaine contenant acquit du fret. — Lemer c. Chevillote frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

375. *Rétention par le destinataire. Protestation. Equivalent.* — La rétention, par le destinataire, du connaissement après que la livraison a été faite, ne saurait être considérée comme équivalente à la protestation exigée par l'art. 435 du Code de commerce. — Pearson c. Ducas. — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403.

376. Angleterre. — *Capitaine. Obligation de délivrer la quantité du connaissement. Manquant. Non-chargement. Preuve à faire.* — Le capitaine doit, en principe, délivrer le nombre de colis inscrit au connaissement. Il ne suffit pas, pour dégager sa responsabilité d'un manquant, d'établir qu'il a déchargé tout ce qu'il avait à bord, mais il faut encore qu'il prouve que la marchandise n'a pas été chargée. — George Hoisley et autres c. Grimond et autres. — Cour de session d'Edimbourg, 23 janvier 1894, X, p. 91.

377. *Connaissement à ordre. Impossibilité pour le capitaine de connaître le porteur du connaissement. Surestaries. Remboursement par l'affréteur.* — Lorsque des marchandises ont été chargées par connaissement à ordre et que le capitaine, au lieu de destination, est dans l'impossibilité de connaître le porteur de connaissements qui ne se présente pas, il a le droit de réclamer au chargeur les surestaries encourues en attendant les ordres à lui demandés et restés sans réponse. — Gundersen c. Soht. — Soog Handelsret, 31 décembre 1884, I, p. 178.

378. Belgique. — *Connaissements distincts. Délivrance séparée.* — Le capitaine a l'obligation de délivrer séparément les marchandises afférentes à chaque connaissement; mais, pour qu'il en soit ainsi, le destinataire doit le déclarer formellement au capitaine dès le commencement du déchargement. — Cap. Brown c. Van Beylen. — Anvers, 9 mai 1887, III, p. 92.

379. *Perte par le destinataire. Décision de justice. Suppléance.* — Si le consignataire des marchandises expédiées ne peut produire le connaissement égaré, il y peut être suppléé par décision de justice, fondée notamment sur des communications faites au capitaine par l'agent financier et par le ministre du gouvernement expéditeur; sa position peut être assimilée à celle du titulaire d'une lettre de change égarée, qui peut en obtenir paiement moyennant caution, en justifiant de sa propriété. — Hansen c. Cie commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

380. Danemark. — *Blé en vrac. Pluralité de destinataires. Déficit. Répartition proportionnelle aux connaissements.* — Lorsqu'une cargaison de blé a été chargée en vrac à l'adresse de plusieurs acheteurs, l'excédent ou le manque de poids constaté au pesage à l'arrivée doit, d'après l'usage de Copenhague, se répartir proportionnellement au contenu des divers connaissements qui ont été rédigés. — Copenhague, 9 avril 1892, IX, p. 765.

381. *Connaissement à ordre. Destinataire inconnu. Recherches. Surestaries.* — Le capitaine d'un navire, qui a signé un connaissement à ordre et qui ne connaît pas le destinataire, doit bien, au port d'arrivée, faire les démarches nécessaires pour le connaître; mais il incombe également au destinataire de s'enquérir de l'arrivée du navire et de se présenter en sa qualité au capitaine. Lorsqu'en conséquence, le destinataire n'a point satisfait à cette obligation, c'est lui qui supporte les conséquences du retard apporté au déchargement du navire,

et il doit payer les surestaries stipulées dans la charte-partie. — Kundsen c. Olsson. — Copenhague, 19 octobre 1887, V, p. 541.

382. ITALIE. — *Délivrance de la marchandise. Porteur régulier. Obligation de l'armateur.* — Par la nature du contrat, le transporteur est responsable de la délivrance des marchandises à destination, soit au destinataire, soit à tout porteur régulier du connaissement. — Cie Florio c. Armo. — Cassation, Turin, 28 décembre 1886, III, p. 369.

383. *Délivrance de la marchandise. Remise du connaissement non obligatoire pour le réceptionnaire. Reçu ou simple mention.* — Le capitaine n'a pas le droit d'exiger du destinataire la remise du connaissement, mais seulement le reçu de la marchandise et aussi, s'il le veut, la mention sur le connaissement de la livraison effectuée. — Maison Gondrand c. Maison Petriccione. — Cassation, Naples, 4 décembre 1892, VIII, p. 712.

384. *Porteur. Ordre de consignation. Refus du consignataire. Débarquement. Frais.*— Si, dans les usages du port de Gênes, la consignation des choses chargées se fait par le capitaine contre présentation d'un ordre conforme du consignataire, le refus du consignataire de délivrer cet ordre au porteur du connaissement ne peut équivaloir au refus par le capitaine de consigner ; car il est indispensable, à cet égard, que le réceptionnaire prouve qu'il s'est présenté à bord pour réclamer la marchandise, et qu'il a produit le connaissement. En conséquence, les porteurs du connaissement ne peuvent prétendre faire supporter au capitaine les frais de débarquement qu'il a fait en leur absence, en se basant uniquement sur le refus indû du consignataire de leur délivrer l'ordre de consignation.— Ettlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Gênes, 28 janvier 1890, V, p. 695.

385. *Destinataire chargé du débarquement. Responsabilité. Surestaries.* — La responsabilité personnelle du réceptionnaire, quant aux surestaries, vis-à-vis du capitaine et de l'armateur, n'est pas atténuée par le fait que, dans l'endossement des connaissements, il est indiqué que le réceptionnaire est chargé du débarquement. — Withe c. Copello. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 581.

386. *Plusieurs connaissements. Terme unique de staries pour le déchargement. Responsabilité des derniers destinataires.* — Lorsque le capitaine crée plusieurs connaissements se rapportant à différentes parties de marchandises adressées à des destinataires également différents, mais que ces connaissements contiennent une clause assignant à ces destinataires un terme unique pour le déchargement de la cargaison tout entière, si ce terme est épuisé par ceux qui ont procédé les premiers au débarquement de leurs marchandises, ceux qui y procèdent les derniers sont responsables vis-à-vis du capitaine du paiement des surestaries, sauf leur recours contre les premiers. — Cornish c. Scarpa. — Venise, 7 juin 1888, IV, p. 580.

387. *Surestaries. Clause du paiement proportionnel. Validité.* — Les destinataires du chargement, porteurs de connaissement identiques, une fois le terme des staries arrivé, sont tenus du paiement des surestaries, selon le *quantum* fixé par la clause imprimée, et proportionnellement au chargement destiné à chacun d'eux. Le capitaine n'est nullement obligé de prouver la faute commise par chacun des destinataires. Il lui suffit de prouver la durée du déchargement, sauf l'action récursoire que les destinataires peuvent avoir à exercer les uns contre les autres, dans leurs rapports respectifs. La clause de paiement proportionnel des surestaries ne heurte aucun principe de droit et n'est pas prohibée par la loi. Elle est une conséquence nécessaire du développement pris par le commerce maritime, qui y trouve un avantage dans la diminution du prix du fret. D'autre part, elle constitue une sûreté et une facilité pour le capitaine, pour le paiement des indemnités de retard. Sans elle, en effet, le capitaine se verrait dans la nécessité de perdre beaucoup de temps et de se soumettre à la preuve coûteuse, difficile et presque impossible de la faute spéciale à chacun des destinataires. — Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

388. *Clause « poids et contenu inconnus ». Destinataire. Droit de*

faire procéder au pesage. — Les destinataires ont le droit de faire procéder au pesage de la marchandise au moment de la livraison, contradictoirement avec le capitaine ; celui-ci ne peut s'y refuser en se fondant sur la clause « poids inconnu », contenue dans son connaissement. — Raggio et Ratto c. Greggans. — Gênes, 8 mars 1890, V, p. 696.

389. NORVÈGE. — *Délivrance de la cargaison. Destinataire. Non-production du connaissement. Faute du chargeur. Capitaine irresponsable.* — Le capitaine d'un navire, actionné en dommages-intérêts par le chargeur, parce qu'il a livré la cargaison à une personne qui n'a pas légitimé ses droits par la production du connaissement, doit néanmoins être déchargé de toute responsabilité quand c'est par une faute du chargeur que le destinataire n'a point été en possession du connaissement et que, d'ailleurs, la livraison qui a été faite de la cargaison n'a causé aucun préjudice au chargeur. — Wessmann c. cap. Berg. — Christiania, 26 décembre 1892, X, p. 100.

390. *Règlement d'avaries. Avance sur le fret. Connaissement. Quittance. Transfert à l'assureur. Recours contre la cargaison. Affréteur. Action contre l'assureur. Absence de recours contre l'armateur.* — Lorsque l'affréteur d'un navire a payé une avance sur le fret dont il a été donné quittance sur le connaissement, et qu'après des avaries subies par le navire et sa condamnation, l'affréteur a transféré le connaissement à l'assureur moyennant le paiement de la somme assurée, l'assureur peut, en vertu du connaissement, exiger du commissaire d'avaries la délivrance de la cargaison en déduisant, sur les frais à la charge de la cargaison, d'après le règlement d'avaries, la somme payée par son endosseur à titre d'avance sur le fret. Mais les armateurs ne peuvent être poursuivis par l'affréteur en remboursement de cette avance, l'action de l'affréteur devant être dirigée contre l'assureur. — Van der Made c. Winge. — Christiania, 27 juin 1891, VIII, p. 437.

391. TUNISIE. — *Destinataire. Frais de transport et de débarquement. Paiement à l'agent de l'expéditeur. Condition de la remise des connaissements. Avarie. Action contre le transporteur. Absence de déchéance.* — Le fait de payer à l'agent de l'expéditeur les frais de transport et de débarquement de la marchandise ne saurait empêcher les destinataires d'agir ensuite contre le transporteur pour les avaries qu'ils découvrent après avoir reçu ladite marchandise. Il en est ainsi, du moins, quand l'expéditeur n'a voulu livrer les connaissements que contre le paiement de tous les frais dont il était responsable envers la compagnie de transports. En pareil cas, les destinataires ne payent les frais dont il s'agit que contraints et forcés et ne s'interdisent nullement de réclamer contre un préjudice qu'ils ne pourront découvrir qu'une fois en possession des connaissements. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

CHAPITRE IX

Rapports du Connaissement et de la Charte-partie.

392. FRANCE. — *Divergence entre la charte-partie et le connaissement. Préférence.* — En cas de divergence entre la charte-partie et le connaissement, il y a lieu de donner la préférence au connaissement, par lequel les parties doivent être censées avoir voulu déroger aux conditions de la charte-partie. — Wheatley et Cie c. Fritsch et Cie. — Aix, 6 novembre 1890, VI, p. 422.

393. *Clause d'irresponsabilité des armateurs. Extension. Complément de la charte-partie.* — Lorsque la charte-partie édicte d'une façon générale l'irresponsabilité des armateurs, le connaissement qui étend cette irresponsabilité à toute faute survenue tant dans l'administration que dans la conduite du navire, ne fait que préciser la charte-partie, dont il est en quelque sorte le complément et l'explication. — Wheatley et Cie c. Fritsch et Cie. Ibid.

394. *Clause d'exonération. Réserve des conditions de la charte-partie. Absence de clause de non-garantie dans la charte-partie. Exonération des seuls accidents de navigation. Manquants.* — L'armateur ne peut pas bénéficier d'une clause d'exonération imprimée sur le connaissement, lorsque ce connaissement contient réserve de toutes

les conditions d'une charte-partie aux termes de laquelle l'armateur est demeuré responsable des fautes du capitaine, sauf en cas d'accident de navigation. En conséquence, l'armateur répond du déficit reconnu à l'arrivée et dont la cause n'a pu être attribuée à une fortune de mer. — Cap. James c. Charles Simon. — Cassation, 15 novembre 1892, VIII, p. 282.

395. *Clause imprimée d'exonération. Clause manuscrite maintenant les conditions de la charte-partie. Absence de mention de la clause d'exonération dans la charte-partie.* — Le capitaine ne peut pas se prévaloir de cette clause imprimée sur le connaissement, quand il a lui-même inséré à la main sur le connaissement des réserves expresses, portant maintien de toutes les conditions d'une charte-partie, qui ne contient pas parmi les exceptions de non-garantie celle des fautes ou négligences du capitaine et de l'équipage. — Estrangin c. cap. Lee. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 514.

396. *Connaissement imprimé. Référence à la charte-partie manuscrite. Clauses contradictoires. Préférence.* — Lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si les clauses imprimées du connaissement sont en contradiction avec les clauses manuscrites de la charte-partie, ce sont ces dernières qui doivent être exécutées. Spécialement, si la charte-partie manuscrite donne droit à l'affréteur, dans des circonstances déterminées, à une indemnité de retard, cette indemnité lui est acquise, bien que les clauses imprimées du connaissement la lui refusent dans les mêmes circonstances. — Brown c. Viot. — Nantes, 6 juillet 1889, V, p. 652.

397. *Charte-partie. Clause de déchargement le long du bord. Connaissement. Clause de livraison à quai. Effet. Capitaine. Obligation de mettre bord à quai. Frais de transbordement ou d'allèges.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le débarquement doit se faire le long du bord, mais que le capitaine s'est engagé, sur le connaissement, à livrer la cargaison à quai, cette clause a pour effet de l'obliger, contrairement aux conditions premières du contrat, à mettre bord à quai, à défaut de le rendre responsable des frais de transbordement ou d'allèges que le chargeur, par cette mention, a entendu épargner au consignataire. — Gairard c. cap. Lloyd. — Marseille, 24 octobre 1893, IX, p. 534.

398. *Renvoi à la charte-partie. Destinataire obligé.* — La mention inscrite par le capitaine au bas d'un connaissement, « que le fret et les autres conditions seront réglés suivant la charte-partie », a pour effet de rendre nulle à l'égard du capitaine les stipulations entre affréteurs et chargeurs, qui seraient contraires à ses droits. Par ces réserves expresses, le capitaine a entendu en particulier conserver le gage stipulé par la charte-partie. — Goupille c. cap. Thomas et Joannel. — Rouen, 22 mai 1886, II, p. 521.

399. *Absence de renvoi à la charte-partie. Clause d'exonération dans la charte-partie. Destinataire. Clause inopposable.* — Lorsque le connaissement ne contient aucun renvoi aux clauses de la charte-partie, l'armateur ne peut pas opposer une clause d'exonération insérée dans la charte-partie au destinataire dont les droits et obligations sont limités dans les termes du connaissement. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Marseille, 7 avril 1893, VIII, p. 698 ; Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

400. Angleterre. — *Armateur. Clause d'exonération. Incompatibilité avec la charte-partie. Nullité.* — Toute clause imprimée dans un connaissement, et qui a pour but d'exonérer l'armateur d'une responsabilité quelconque, doit être considérée comme nulle et non avenue, si elle est en opposition absolue avec un engagement formellement pris par l'armateur dans le contrat d'affrètement. — Sansinena et Cie c. Houston et Cie. — Cour supr. de judicature, 29 février 1892, VIII, p. 387.

401. *Dérogation à la charte-partie. Préférence.* — Quand le connaissement contient des exceptions en contradiction avec la charte-partie et l'esprit du contrat d'affrètement, ces exceptions doivent être réputées non écrites. — Houston et Cº c. Sansinena et Cº. — Chambre des Lords, 4 mai 1893, IX, p. 63.

402 *Référence à la charte-partie. Clause applicable aux conventions de fret, surestaries, etc. Extension aux*

clauses de négligence. — Quand le connaissement se réfère à la charte-partie, cette clause de référence ne doit s'appliquer qu'aux conventions intervenues au sujet du fret, des surestaries, du chargement, etc., mais ne saurait s'étendre aux exceptions et spécialement à la clause de négligence. — Serraing et Sons c. Campbell et Cie. — Cour sup. de judicature, 19 décembre 1892, VI, p. 702.

403. *Renvoi aux termes et conditions de la charte-partie. Clause d'arbitrage non mentionnée au connaissement. Avaries. Paiement du fret. Compétence.* — Lorsque le connaissement porte « tous autres termes et conditions comme dans la charte-partie », et que celle-ci contient une clause d'après laquelle tout différend à son sujet doit être porté devant arbitres, un litige relatif à une déduction sur le fret pour cause d'avaries doit être porté devant le juge du droit commun, une clause d'arbitrage insérée dans la charte-partie ne pouvant s'appliquer au connaissement. — Propriétaires du « Président Garfield » c. Ralli. — Cour supr. de judicature, 17 juillet 1889, X, p. 682.

404. Belgique. — *Renvoi à la charte-partie. Destinataire non obligé.* — Le destinataire qui n'est pas intervenu au contrat d'affrètement n'a d'autre fret à payer ni d'autres devoirs à remplir que ceux qui se trouvent déterminés par le connaissement, sauf au capitaine à exercer, le cas échéant, son recours contre l'affréteur ; il en est ainsi même lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si ce document n'indique pas nettement ce qui doit être acquitté par le porteur en dehors du fret de la marchandise réellement transportée. — Hansen c. Cie Commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

405. Danemark. — *Renvoi à la charte-partie. Ordres de l'affréteur conformes.* — Lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, le capitaine est obligé d'exécuter les ordres de l'affréteur donnés en conformité avec la charte-partie. — Hanemann c. Christensen. — Soog-Handelsret, 3 octobre 1883, II, p. 357.

406. Italie. — *Renvoi à la charte-partie pour le fret, les surestaries, etc. Nullité.* — On ne peut insérer dans un connaissement des clauses qui, se référant à une charte-partie, pourraient avoir pour conséquences d'aggraver la responsabilité des chargeurs, et de leur imposer un fret supérieur à celui qui est indiqué au connaissement. Est nulle notamment la clause d'un connaissement délivré à des sous-affréteurs, qui porte : « fret, surestaries et autres conditions, suivant charte-partie ». — Land c. Miller. — Cassation Florence, 29 décembre 1886, III, p. 368.

407. Tunisie. — *Surestaries. Absence de mention. Renvoi aux clauses de la charte-partie.* — Le capitaine ne peut réclamer au destinataire une indemnité pour surestaries au port de charge, si le connaissement remis à ce dernier est muet sur la question des surestaries. Un simple renvoi aux clauses de la charte-partie ne pourrait suffire pour obliger le destinataire au paiement de ces surestaries. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelès. — Tunis, 21 février 1889, V. p. 130.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Agent, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Chargeur, Commissionnaire de transports, Courtier maritime, Déchargement, Destinataire, Etranger, Fin de non-recevoir, Fret, Gage, Réclamateur, Surestaries, Vente, coût, fret et assurance.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 127, 133, 224.
Affréteur, 328.
Agent, 21, 27, 46, 83.
Allègement, 179, 180, 240, 291, 397.
Amarrage, 250.
Aménagement, 112.
Antidate, 41 et s., 47, 53 et s., 57.
Appel en garantie, 209.
Arbitrage, 403.
Arbre, 282.
Arrimage, 109, 110, 160, 222, 249, 283, 309.
Assurance, 48, 55.
Assureur, 21, 88, 94.
Avances, 31, 137, 352, 390.
Avarie, 134, 164, 189, 226, 244, 255, 283, 323, 403.
Baraterie, 110, 125, 246, 320.
Baratrry, 126.
Blé, 380.
Bois, 78.
Bris, 228.
Caisses de salaison, 302.
Carte postale, 18.
Cartes, 225.
Casse, 150, 266.
Certificat, 26.
Certificat de visite, 312.
Cession, 342, 345, 369.
Charbon, 116.
Chargement sur le pont, 40, 200, 218.
Chargeur, 62, 84, 86, 87, 94, 139, 333, 338.
Charte-partie, 32, 58, 60, 392 et s.
Chien, 267.
Clause compromissoire, 214, 316, 317.
Clause de négligence, 13, 215, 229, 230, 402.
Clause de non-garantie, 16,
Clause d'exonération, 10, 11, 97 et s., 222 et s., 243 et s., 278 et s., 288, 293 et s., 307, 320 et s., 393 et s., 400.

Clause «free on board» 217.
Clause imprimée, 38, 81, 92, 93, 98, 148, 310, 395, 396.
Clause manuscrite, 81, 93, 396.
Clause marginale, 99.
Colis, 141, 156.
Collusion, 43.
Commissionnaire, 9.
Compétence, 208 et s., 277, 304, 313, 314 et s., 403.
Congrès d'Anvers, 1.
Congrès de Gênes, 1, 6.
Connaissement à ordre, 339, 341, 355, 365, 366, 367, 377, 381.
Connaissement à personne dénommée, 342, 368, 369.
Connaissement au porteur, 340, 343.
Connaissement-chef, 74.
Connaissement direct, 12, 20.
Consignataire, 118, 196, 212, 367.
Contact, 231.
Contre-lettre, 87, 329.
Correspondance, 59.
Cotons, 161, 233.
Coulage, 151, 152, 228, 255, 256, 285, 305.
Cubage, 206.
Déchargement, 183, et s., 201, 221, 240, 274, 301, 384, 385.
Déchet de route, 38.
Destinataire, 79, 80, 87, 93, 142, 197, 274, 275, 343, 366, 368, 370, 375, 386, 388, 389, 398.
Détaxe, 22.
Détournement, 102.
Déviation, 20.
Douane, 43, 353.
Duplicata, 346.
Echouement, 281.
Emballage, 154, 251, 255, 285, 323.
Embarquement, 39, 43, 51, 78, 131, 302.
Empilage, 191, 195, 199.
Encombrement, 199.
Endos, 299, 328 et s.
Endos en blanc, 336, 337, 338, 361.
Endos irrégulier, 333 et s., 351, 360.
Entrepôt, 176.
Equivalent, 18.
Escale, 166 et s., 236, 237, 258, 259.
Etranger, 24, 316, 317, 355.
Faillite, 333, 335.
Fautes commerciales, 108.
Fautes nautiques, 107.
Fautes personnelles, 111 et s., 215, 235, 278, 294.
Faux, 31, 366.
Feu, 161.
Force majeure, 77, 298.
Force probante, 1, 14, 62 et s.
Frais, 37, 192, 201, 217, 274, 391.
Fraude, 47, 255.
Fret, 58, 95, 136, 137, 187, 205, 206, 207, 232, 263, 264, 286, 326, 374, 390, 403.
Fret acquis, 202, 203, 204.
Fuite d'eau, 162.
Fûts, 205.
Gabarage, 131, 185.
Gage, 337.
Gens de mer, 165.
Homonyme, 370.
Incendie, 161, 232, 291.
Inexactitude, 70.
Jet, 233.
Langue étrangère, 92.
Locus regit actum, 23.
Loi américaine, 158, 279.
Loi anglaise, 280.
Loi du lieu d'exécution, 288.
Loi du lieu du contrat, 24, 214.
Loi française, 19, 354.
Magasinage, 199.
Management, 119 et s.
Mandat, 23, 24, 333, 339, 353, 366, 372, 376.
Manquant, 23, 64, 82, 124, 140, 144, 158, 238, 253, 296, 327, 394.
Manutention, 285.
Marchandises inflammables, 115.
Marques, 38, 45, 58, 61, 129, 155 et s., 228, 252, 270, 324.
Mélange, 296.
Mesurage, 95.
Mort, 265.
Mouillure, 152.
Nantissement, 345 et s., 357, 358.
Navire, 100, 112, 127.
Officier du bord, 31.
Ordre public, 105 et s.
Original, 19.
Palan, 190.
Panneaux, 118.
Permis d'embarquement, 50.
Pesage, 33, 388.
Pluie, 39, 164.
Poids, 32, 58, 90, 143, 154, 224, 255, 276.
Poids inconnu, 144 et s., 253, 254, 271, 296, 297, 310, 325, 388.
Port, 101, 103, 201, 355.
Port d'attache, 276, 304.
Port de Rouen, 179.
Pourparlers, 207.
Prélarts, 189.
Prescription, 372.
Preuve, 14, 59, 71, 85, 88, 104, 120, 150, 154, 157, 162, 172, 272, 331, 334, 335, 336, 376.
Privilège, 345, 346, 352.
Procédure, 371.
Protestation, 37, 90, 375.
Quai, 177, 192, 198, 397.
Quarantaine, 178.
Que dit être, 140, 141, 142, 265.
Ratification, 66, 245.
Rats, 226, 227.
Ratures, 76.
Récepissés, 44, 45, 74.
Reçus, 36, 48, 383.
Remorqueur, 257.
Réserves, 33, 35 et s., 52, 89, 207, 394
Retard, 207, 301, 302, 311, 326.
Rétention, 375.
Réticence, 40.
Risques exceptionnels, 117.
Robinet, 128, 246.
Rouille, 163, 284.
Sacs, 146, 158.
Saisie-arrêt, 344.
Sauveteurs, 308.
Second, 36, 45.
Signature, 23, 26 et s., 45 et s., 65 et s., 83, 90, 94, 300.
Simulation, 332.
Stevedore, 361.
Subrogation, 328.
Surcharges, 76,
Surestaries, 195, 199, 311, 377, 385, 387, 406, 407.
Surtaxe, 176.
Tarif, 194, 269.
Through bill, 253, 265.
Tiers porteur, 23, 25, 71 et s., 355.
Timbre, 22.
Tradition, 340.
Transbordement, 130, 169 et s., 219, 266, 302, 397.
Transitaire, 371.
Tribunal étranger, 210 et s., 292.
Tuyau, 230, 312.
Usage, 18, 31, 37.
Usage de Bordeaux, 131, 174, 187.
Usage de Danemark, 273.
Usage de France, 276.
Usage de la Mer Noire, 149.
Usage de Marseille, 194.
Usage du Hâvre, 183.
Valeur intrinsèque, 134, 135.
Vanne, 128.
Vente, 56.
Vice propre, 77, 268.
Vidange, 158, 205.
Voie d'eau, 128.
Vol, 104, 153, 165, 235, 271, 276, 284.
Vrac, 78, 149, 380.

CONNEXITÉ.

1. France. — *Définition. Tribunaux. Appréciation souveraine.* — La loi, en ne définissant nulle part la connexité, a laissé aux tribunaux l'appréciation des circonstances qui doivent contribuer à l'établir ; et il n'y a pas lieu à cassation de l'arrêt qui a prononcé la jonction de deux instances pour cause de connexité. — Roure et Peulevey c. Assurances générales, La Maritime et La Protection. — Cassation, 14 janvier 1890, V, p. 466.

2. *Identité d'objet et de parties. Deux tribunaux saisis. Règlement de juges. Renvoi devant le tribunal saisi du litige le plus étendu. Faillites. Porteurs de traites. Assignation au syndic. Syndic. Assignation à des parties nouvelles devant le tribunal du failli. Contestation née des agissements de ce dernier. Tribunal de son domicile. Compétence.* — Lorsque deux demandes sur le même objet et entre les mêmes parties ont été introduites devant deux tribunaux différents, il y a lieu à règlement de juges à raison de la connexité. En ce

cas, il convient de renvoyer les parties devant le juge saisi du litige le plus étendu à raison du plus grand nombre des parties appelées, surtout lorsqu'on est en matière de faillite et que ce juge est celui du domicile du failli. Spécialement, lorsque des porteurs de traites ont assigné le syndic de la faillite de l'accepteur pour faire reconnaître leur privilège sur le prix de la cargaison d'un navire, et que, de son côté, le syndic a cité ces porteurs et les créanciers nantis des connaissements en nullité des nantissements antérieurs à l'ouverture de la faillite, on doit, sur la demande du syndic en règlement de juges, renvoyer l'affaire devant le tribunal du domicile du failli, alors surtout que la deuxième assignation, qui met en cause des parties nouvelles, a été donnée devant ce tribunal et que la contestation est née des agissements du failli qui a refusé de payer les traites par lui acceptées. — Syndic Hubeau c. Fould frères. — Cassation, 19 décembre 1893, X, p. 6.

Voir aussi : *Armateur*, *Compétence*, *Demande reconventionnelle*, *Fret*, *Garantie*, *Saisie*.

CONSEIL D'ÉTAT

1. FRANCE. — *Ministre des travaux publics. Décision. Notification par dépêche du ministre des Affaires Etrangères. Recours.* — Une dépêche, par laquelle le ministre des Affaires Etrangères notifie à un étranger une décision par laquelle le ministre des Travaux publics a rejeté sa demande en indemnité, à raison du dommage résultant, pour un navire lui appartenant, d'une faute imputée à un agent de l'Etat, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'Etat. Mais l'intéressé est recevable à déférer au Conseil d'Etat la décision du ministre des Travaux publics, relatée dans ladite dépêche. — Jonhsen c. Ministre des travaux publics. — Conseil d'Etat, 2 mai 1890, VII, p. 281.

Voir aussi : *Compétence*.

CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON.

1. FRANCE. — *Obligations. Vérification des marchandises. Remise aux destinataires. Erreurs. Responsabilité.* — Le consignataire de la cargaison a le mandat de recevoir les marchandises spécifiées aux connaissements et de les expédier aux destinataires. Par suite, il encourt une responsabilité personnelle, s'il ne vérifie pas avec soin les marchandises et les reçoit sans protestation, s'il les laisse perdre par négligence après le déchargement ou de façon à être détournées de leur destination véritable au profit d'autres destinataires. — Langstaff, Ehrenberg et Pollak c. Bégué, Noé et de Broca et Chevillotte frères. — Rennes, 13 janvier 1893, IX, p. 478.

2. *Lieu du débarquement. Choix. Division. Capitaine. Détermination.* — A défaut d'unanimité entre les consignataires sur le choix de l'emplacement où doit se faire le débarquement, c'est au capitaine qu'il appartient de choisir son emplacement en s'inspirant de l'intérêt général de la cargaison et de celui de son navire. Il en est ainsi, alors même qu'une clause de la charte-partie autorise les affréteurs à faire ce choix, et que la majorité en nombre et en quantité des consignataires, qui représentent ces affréteurs, aurait signifié au capitaine qu'elle n'acceptait pas le choix fait par le capitaine sur les indications de la minorité des consignataires. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

3. *Consignataire unique. Juge du fond. Appréciation souveraine.* — L'arrêt qui, constatant que des marchandises n'ont été chargées que comme lest, décide que les consignataires de la cargaison au port de destination, où ces marchandises n'ont pas été débarquées, en sont les consignataires uniques, n'est pas sujet à cassation, car cette constatation et cette décision rentrent dans les pouvoirs d'appréciation souveraine des juges du fond. — Courtiers et Conducteurs de navires près la Bourse de Rouen c. Deglatigny et Larcher. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 722.

4. *Consignataire unique. Conduite du navire. Droit d'y procéder.* — Le consignataire unique de la cargaison a le droit d'effectuer, à l'entrée du navire, les formalités et déclarations comprises dans la conduite du navire et peut, à la sortie du navire sur lest, puiser le même droit dans sa

qualité de consignataire du navire. — Courtiers maritimes de Saint-Servan c. Choupant. — Cassation, 9 mai 1890, VI, p. 7.

5. *Consignataire unique. Courtier maritime. Privilège. Exception.* — Si, d'une façon générale, la conduite des navires à l'entrée comme à la sortie constitue un privilège pour les courtiers maritimes, il est fait cependant par la loi elle-même une exception en faveur des maîtres et marchands, et la même exception doit être admise pour le consignataire unique de la marchandise. — Fages c. Nony. — Alger, 24 mai 1889, VI, p. 33.

6. *Consignataire unique. Conduite du navire. Droit d'y procéder.* — Les courtiers maritimes ont le droit exclusif d'assister les maîtres ou marchands et les capitaines de navire auprès de toutes administrations, et notamment pour les déclarations et le dépôt du manifeste au bureau des douanes. Toutefois, ce privilège n'est pas absolu, et les maîtres et marchands peuvent agir par eux-mêmes ; il en est de même de l'armateur, du capitaine et du consignataire unique de la cargaison— Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique.— Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260.

7. *Conduite du navire. Consignataire unique.* — Le consignataire unique et, à plus forte raison, le propriétaire de la cargaison a le droit de faire lui-même les opérations de la conduite sans l'intermédiaire des courtiers. — Letel c. Deglatigny et Larcher. — Rouen, 28 décembre 1891, VII, p. 544.

8. *Opérations de conduite. Consignataire unique.* — Le ministère des courtiers-interprètes et conducteurs de navire n'est pas obligatoire pour les parties intéressées agissant dans leur intérêt propre. Le consignataire unique de la cargaison peut donc s'en dispenser, mais c'est à la condition que sa qualité ne soit pas fictive et que le connaissement général dont il est porteur ne soit pas exclusif de toute idée de consignation sérieuse. — Liquidation Godet c. Courtiers maritimes et d'assurances près la Bourse de Bordeaux. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 725.

9. *Consignataire unique. Conduite du navire. Pouvoirs.* — Le consignataire unique de la cargaison a le droit d'accomplir les formalités nécessaires pour la conduite du navire. mais c'est à la condition qu'il agisse en son nom personnel, comme propriétaire du chargement. Quand il n'est, en réalité, que le mandataire de l'armateur, du capitaine ou du propriétaire véritable du chargement, il ne peut assister le capitaine dans ses rapports avec la Douane ou les autres administrations, soit à l'arrivée, soit au départ du navire, sans porter atteinte au monopole des courtiers maritimes. — Syndicat des courtiers maritimes c. D. — Rouen, 17 juin 1887, III, p. 651.

10. *Consignataire unique. Conduite du navire. Armateur. Représentation.* — Le consignataire unique de la cargaison, maître de la cargaison pour laquelle il représente le propriétaire du navire, peut assister le capitaine ou le remplacer dans tous les actes que nécessite la conduite du navire ; il peut, notamment, indiquer en français, si le capitaine ne parle pas cette langue, aux employés des douanes le chiffre des hommes qui se trouvent à bord, même après avoir interrogé sur ce point le capitaine dans la langue que parle celui-ci ; il agit alors, non pas comme mandataire du capitaine, mais en vertu d'un droit qui lui appartient en propre. — Courtiers maritimes de St-Servan c. Choupant. — Saint-Malo, 13 juin 1889, V, p. 236 ; Rennes, 23 juillet 1889, V, p. 343.

11. *Droit de procéder à la conduite du navire. Condition. Représentation. Succursales.* — Le ministère des courtiers-interprètes et conducteurs de navire n'est pas obligatoire pour les parties intéressées agissant dans leur intérêt propre. Le consignataire unique de la cargaison peut donc faire lui-même en douane les démarches nécessaires, et il en est de même, en ce qui concerne le navire, du commis d'une maison de commerce attaché exclusivement à cette maison et dont la personnalité se confond avec celle de ses commettants. Si, au contraire, les consignataires uniques de la cargaison n'ont procédé aux opérations de sortie du navire que pour exécuter l'engagement, pris envers l'armateur dans le contrat d'affrètement, de réexpédier le navire sur lest, ils ont

porté atteinte au monopole des courtiers maritimes, et l'arrêt qui leur a reconnu qualité pour agir en douane est sujet à la censure de la Cour suprême pour violation de l'article 80 du Code de commerce. — Courtiers et conducteurs de navires près la Bourse de Rouen c. Deglatigny et Larcher. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 722.

12. *Conduite du navire. Consignataire de l'entier chargement. Qualité fictive. Immixtion.* — Si les consignataires de l'entier chargement sont des marchands pouvant profiter de la réserve inscrite dans l'art. 14, livre I, titre VII, de l'ordonnance de 1681, lequel les autorise à agir par eux-mêmes pour l'opération qui constitue la conduite du navire, et à ne pas se servir de l'intermédiaire des courtiers, il est nécessaire que cette qualité du consignataire ne soit pas fictive, et il appartient aux tribunaux de déjouer à cet égard les fraudes qui pourraient être commises au préjudice des courtiers. — Godet c. Colombier. — Cassation, 22 novembre 1890, VI, p. 386.

13. *Consignataire unique. Manifeste. Traduction. Courtage clandestin.* — Le consignataire unique de la cargaison d'un navire a le droit, sans doute, de remplir les formalités nécessaires à la conduite en douane de ce navire. Mais, lorsque la traduction d'une pièce est nécessaire, ce consignataire doit représenter une traduction officielle faite par un courtier. A défaut, il se rend coupable de courtage clandestin, et le capitaine peut être lui-même condamné comme complice. — Renault c. cap. Gray. — Fécamp, 9 avril 1886, II, p. 163.

14. *Courtier. Manifeste. Traduction écrite. Droit fixe. Consignataire unique. Conduite du navire. Perception du droit afférent. Obligation envers le courtier. Droit fixe.* — Le droit exclusif de traduction écrite est entièrement distinct du droit de service de truchement, qui seul fait partie de la conduite des navires. Et l'émolument à la perception auquel il donne lieu au profit du courtier, est, dans les cas analogues à ceux qui ont été prévus expressément par les ordonnances qui l'ont tarifé, un droit fixe de 10 francs par manifeste, ces textes, dont les expressions sont empruntées à l'art. 80 du C. de com. ne devant pas être interprétés pour leur application dans un sens limitatif. Spécialement, le consignataire unique de la cargaison qui, s'étant chargé de la conduite du navire, a perçu pour cet office le droit fixé par le tarif, ne doit au courtier sur cette somme, pour traduction du manifeste, qu'un droit fixe de 10 francs, quelle que soit l'importance du manifeste et quelle que soit aussi la disproportion pouvant exister entre cet honoraire et celui perçu par le consignataire pour la conduite du navire. — Leborgne et fils c. Roullier. — Rennes, 9 juillet 1894, X, p. 405.

15. *Opération au comptant. Commission de 2 °/₀.* — La commission de 2 °/₀, garantie par l'usage au consignataire, doit être déclarée suffisante, quand elle s'applique à une opération considérée comme étant au comptant. — Langstaff c. Thieullent. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 475.

16. *Connaissement signé par le chargeur. Clauses. Obligation.* — Les clauses et conditions du connaissement signé par le chargeur au nom des consignataires sont applicables à ces derniers dans toutes leurs conséquences. — Hérembourg c. Cie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie et Société navale de l'Ouest. — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170.

17. *Simple mandataire de l'affréteur. Capitaine. Fret. Recours.* — Le consignataire de la marchandise, simple mandataire des affréteurs, n'est pas personnellement tenu de payer le fret. En conséquence, si le capitaine a délivré la marchandise sans exiger le fret ou le dépôt de la marchandise en mains tierces, il n'a plus de recours que contre les affréteurs. Il en est ainsi alors même que le navire, aux termes de la charte-partie, devrait payer une commission d'adresse de 3°/₀ aux consignataires, et que les consignataires auraient versé un acompte sur le fret, ce qui rentre purement et simplement dans leur mandat. — Dargenton-Domingo c. cap. Davidson. — Rouen, 2 mai 1892, VII, p. 525.

18. *Déchargement. Hommes du consignataire. Agrès et apparaux. Location.* — Lorsqu'il est stipulé que les hommes du consignataire devront

être employés par le capitaine au déchargement de la cargaison, moyennant un prix déterminé, la location des agrès et apparaux est comprise dans ce prix. Il n'y a pas d'usage à Caen mettant à la charge du vapeur la location des agrès et apparaux. — Fisher Renwick et Cie c. Léon Larue. — Caen, 24 mars 1891, VI, p. 676.

19. *Clause « l'allègement, si nécessaire, à la charge du consignataire ». Allègement à morte-eau.* — La clause d'une charte-partie ainsi conçue : « l'allègement, si nécessaire, à la charge du consignataire » est générale. En conséquence, le consignataire est tenu de payer tous les frais d'allègement et ne peut se refuser à le faire en alléguant que le navire pouvait attendre pour entrer en maline, au lieu d'alléger à morte-eau. — Thompson c. Delaurier et Stewenson. — Rochefort, 21 mars 1890, VI, p. 56.

20. *Livraison sous palan. Frais de pesage à terre. Charge du consignataire. Allocation de 0,30 par balle. Usage du Hâvre.* — Les frais de ramassage dans la cale incombent au navire qui doit la marchandise sous palan, et les frais de pesage à terre sont à la charge du consignataire qui reçoit une allocation de 0,30 par balle pour frais de livraison et autres, suivant un usage consacré, qui fait loi entre les parties, à moins de convention contraire spéciale. — Langstaff c. Thieullent. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 475.

21. *Livraison. Commencement. Manquant. Protestation. Délai.* — En admettant qu'en cas de déficit, une protestation soit nécessaire dans les vingt-quatre heures, ce délai ne commence à courir que du jour de l'achèvement de la réception ; au regard du consignataire de la cargaison, les opérations de cette réception ne commencent qu'au moment où, muni du billet de livraison, il se présente aux Docks pour retirer son chargement. — Reggio c. Hillcoat et Henderson. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 517.

22. *Plusieurs consignataires. Consignataire ayant débarqué avant l'expiration des staries. Responsabilité.* — Lorsque les marchandises qui composent le chargement d'un navire sont adressées à divers consignataires, et que l'un deux a fini de débarquer sa marchandise avant l'expiration du délai des staries, il ne peut être déclaré responsable du retard du déchargement des autres parties, et le capitaine ne peut lui réclamer de surestaries. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Marseille, 24 mai 1888, IV, p. 170.

23. *Consignataire d'une marchandise placée au fond. Clause « recevoir aussi vite que le navire pourra délivrer ». Irresponsabilité.* — Il en est de même du consignataire dont la marchandise est placée au fond du navire, lorsqu'il a stipulé à son profit que son obligation serait de recevoir aussi vite que le navire pourrait lui délivrer la marchandise. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Ibid.

24. *Chargement à cueillette. Déchargement. Frais. Action contre le consignataire de chaque lot.* — Il est d'usage, à Nantes, pour un navire chargé à cueillette, de laisser au principal consignataire de la cargaison le soin d'opérer ou de faire opérer par un entrepreneur de son choix le débarquement de la totalité des marchandises, et l'entrepreneur a une action directe contre le consignataire de chaque lot pour le paiement des frais qui l'intéressent. — Morin c. Naudin. — Nantes, 8 octobre 1887, IV, p. 52.

25. *Docks. Déchargement. Consignataire. Réception sous palan. Surestaries.* — Lorsque la compagnie des Docks a reçu d'un capitaine la commande pour le déchargement d'un navire, elle ne saurait être responsable du retard apporté à ce déchargement par le fait du consignataire qui, usant de son droit de recevoir sous palan, a fait lui-même une commande différente et occasionné des lenteurs par des pourparlers entamés avec le capitaine. — Cap. Rey c. Hubscher et les Docks. — Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

26. *Clause portant : « le déchargement opéré exclusivement par les soins du capitaine ». Ordres séparés du capitaine et du consignataire. Différence de tarif.* — La clause du connaissement, d'après laquelle l'embarquement et le débarquement des marchandises seront exclusivement opérés par les soins du capitaine conformément aux usages du port de départ ou

de destination, ne concède pas au capitaine le droit de choisir, au préjudice des consignataires, des mesures entraînant des frais plus élevés que celles qui pourraient être adoptées ou que les consignataires voudraient adopter, si, d'ailleurs, en adoptant ces dernières mesures, l'embarquement ou le débarquement a lieu dans les conditions de célérité qu'exige la navigation à vapeur. Notamment, le capitaine n'a pas le droit, contrairement à la volonté des consignataires, de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter du tarif communément adopté. Ainsi, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger la cargaison de son navire d'après le tarif spécial nº 4, alors que les consignataires ont réclamé l'application du tarif général. L'excédent des frais est à la charge du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie Nationale de Navigation et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 25 avril 1884, IV, p. 74.

27. *Surestaries encourues. Déchargement rapide. Temps perdu rattrappé. Compensation acceptée. Défaut de justification.* — Le consignataire qui a encouru des surestaries ne peut pas échapper à l'obligation de les payer en faisant procéder au déchargement par des moyens exceptionnels qui permettent de ratrapper le temps perdu, si cette rapidité n'a eu pour cause que l'intérêt du réceptionnaire et si le consignataire ne justifie pas que le capitaine a ainsi accepté une compensation aux premiers retards subis par le navire. — Bordes c. Hunter. — Bordeaux, 10 août 1892, VIII, p. 311.

28. *Portée insuffisante. Capitaine. Déclaration écrite au port de charge. Protestation inutile.* — Le capitaine qui, au port de charge, déclare formellement par écrit que son navire ne peut plus rien recevoir, dispense par cela même le chargeur de toute protestation à raison de l'insuffisance de portée du navire. Il ne peut donc, en pareil cas, et lorqu'il est actionné en dommages-intérêts au port de reste, opposer à son consignataire aucune fin de non-recevoir. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658.

29. *Affrètement en entier. Chargement pour partie. Fret sur le vide. Exception de discussion. Non-lieu.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour chargement complet, l'obligation pour l'affréteur de payer le fret en entier, bien que le chargement n'ait été effectué que pour partie, rentre dans les clauses spéciales du contrat relatives au prix du loyer du navire affrété, et ne présente pas les caractères de dommages-intérêts qui seraient dus en vertu d'une faute personnelle. En conséquence, l'armateur peut réclamer le loyer en entier, non seulement à l'affréteur, mais aussi à son consignataire, et celui-ci est engagé directement, en sa qualité de consignataire et d'agent de l'affréteur, au paiement du fret, sans pouvoir soulever l'exception de discussion. — Cotesworth c. Cie commerciale française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

30. *Avances. Gage. Possession symbolique.* — La convention intervenue entre le chargeur et le consignataire, aux termes de laquelle celui-ci prend l'engagement de faire des avances sur la marchandise consignée, de réaliser la marchandise et de verser au chargeur le solde, confère au consignataire, sinon la propriété, du moins la possession symbolique et un droit de privilège sur la marchandise pour le recouvrement. — Boulard c. Otto Médem. — Bordeaux, 11 août 1890, VI, p. 419.

31. *Avarie commune. Règlement ailleurs qu'à destination. Délivrance. Engagement exigé du consignataire. Réserves. Caution.* — Lorsqu'un affrètement indique que les avaries communes, s'il y en a, seront réglées ailleurs qu'au lieu de destination, le capitaine n'est pas fondé à subordonner la délivrance du chargement à un engagement du consignataire de payer sa part éventuelle d'avaries communes. Le consignataire, ayant toujours le droit de constater, en principe, qu'il y avait lieu à règlement, remplit suffisamment son obligation à cet égard en acceptant les réserves du capitaine de former devant le tribunal compétent son action en contribution, et en lui offrant caution pour le paiement, s'il y a lieu. — Allatini et Cie c. Florio Rubattino. — Marseille, 16 septembre 1890, VI, p. 565.

32. Pays-Bas. — *Avarie commune. Engagement de payer sans*

délai. Règlement non homologué. — Lorsque le consignataire s'est engagé vis-à-vis du capitaine de payer sans délai et à la première demande la somme que les marchandises qui lui sont adressées paraîtront devoir supporter en vertu du règlement d'avaries, dressé par les dispacheurs, ledit consignataire ne peut se soustraire au paiement de cette somme par le seul motif que ledit règlement d'avaries n'a pas encore été homologué. — Martin c. la Société Van Stolk. — Rotterdam, 6 avril 1889, VI, p. 91.

33. *Chargement. Retard. Navire prêt à charger. Assignation. Défaut de mention. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine d'un navire, qui réclame des surestaries du consignataire de la cargaison, pour retard dans le chargement, doit prouver que le chargeur savait que le navire était prêt à être chargé, les jours de planche ne commençant que du moment où le chargeur en avait connaissance. Si ce fait n'a pas été mentionné dans l'assignation, le capitaine demandeur ne peut pas être admis à le prouver. — Burn c. Société Burlage et Schumacher. — Amsterdam, 10 novembre 1892, VIII, p. 618.

34. *Clause de déchargement. Retard. Faute du stevedore. Direction du capitaine. Surestaries.* — En l'état d'une charte-partie contenant la clause : « the cargo to be discharged as fast as the steamer can deliver. The cargo to be taken from alongside of the ship, but the ship to discharge cargo with the use of her steamwinches. The captain to employ the stevedore of the receiver of the cargo at port of discharge at the rate of 10 pence per ton », le capitaine a droit à des surestaries équivalant au nombre de jours que la décharge aurait pu être finie plus tôt. Mais, pour avoir droit à ces surestaries, il ne suffit pas de prouver combien de jours il faut pour décharger le navire et dans quel délai la décharge a été opérée ; le capitaine doit prouver également que le retard doit être attribué à une faute du consignataire. La faute du stevedore de ce dernier ne suffit pas, ledit stevedore devant être considéré comme étant au service du capitaine. — Eles l ryden c. Joh. Otten en Zoon. — Amsterdam, 26 juin 1891, VII, p. 460.

35. *Clause : la planche commence « after the ship is in every respect reaedy in berth.» Navire prêt à décharger. Avis au consignataire. Preuve contraire.* — Lorsque la charte-partie stipule que les jours de planche commencent « after the ship is in every respect ready in berth», et que le capitaine prouve qu'il a dûment communiqué aux consignataires qu'il était prêt à décharger le navire, c'est aux consignataires à démontrer que le navire n'était pas prêt. — Groth c. Bruckwilder.— Rotterdam, 27 février 1892, VIII, p. 155.

36. *Déchargement. Retard. Destinataires non portés à la charte-partie. Consignataire tenu.* — Le consignataire ne peut se soustraire au paiement de la moitié des dommages-intérêts dus pour le retard dans la décharge, en alléguant que ladite cargaison, bien que la charte-partie ne contienne qu'un seul nom de consignataire, est destinée en partie à d'autres que lui. — Roggenhamp et Cie c. Euler. — Leuwarden, 19 février 1890, VI, p. 86.

37. *Déchargement. Gelée. Frais supplémentaires. Absence de force majeure.* — Le consignataire est tenu de faire la décharge du navire, à moins que le contraire n'ait été stipulé. En Hollande, aux mois de décembre et de janvier, la gelée ne peut être réputée force majeure, même dans le cas où elle augmente les frais de la décharge. — Roggenhamp et Cie c. Euler. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage maritime, Capitaine, Connaissement, Armateur, Assurance maritime, Déchargement, Douane.*

CONSIGNATAIRE DU NAVIRE.

DIVISION

Chap. I. *Doctrine.* — Chap. II. *Jurisprudence.* Sect. 1. *Situation juridique du consignataire.* Sect. 2. *Des attributions du consignataire.* Sect. 3. *Droits et obligations du consignataire.*

CHAPITRE I
Doctrine.

1. France.— Le consignataire du navire est-il personnellement tenu

envers l'armateur du paiement du fret dû par l'affréteur? (M. Masson). — VII, p. 92.

2. Situation juridique du consignataire du navire vis-à-vis de l'armateur (M. Masson). — VII, p. 99.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

SECTION 1
Situation juridique du Consignataire.

3. FRANCE. — *Armateur. Représentation en justice.* — La maxime « nul en France ne plaide par procureur » s'applique au défendeur comme au demandeur ; on ne peut, par suite, assigner le mandataire au lieu et place du mandant. Spécialement, le destinataire d'une cargaison ne peut valablement assigner, en exécution du contrat de transport, celui qui n'est que mandataire du transporteur pour livrer la marchandise et encaisser le fret, qui n'est pas personnellement responsable et qui n'a pas pouvoir de soutenir d'instance au nom et pour compte du véritable défendeur. — Mondain c. Cie. Nantaise. — Nantes, 26 décembre 1885, II, p. 318.

4. *Connaissement. Attribution de compétence. Action pour manquant. Exception d'incompétence. Droit de l'opposer.* — Est valable la clause du connaissement qui attribue compétence exclusive à un tribunal désigné, même étranger. Cette clause peut être opposée par le consignataire du navire, personnellement assigné pour un manquant dont il n'est responsable qu'en sa qualité d'agent de l'armateur. — Cap. Durante c. Tsiropinas. — Marseille, 7 décembre 1894, X, p. 608.

5. *Fret. Paiement. Obligation personnelle.* — Le consignataire du navire, simple mandataire des affréteurs pour la délivrance de la marchandise aux destinataires, n'est pas personnellement tenu du fret envers l'armateur, alors qu'il ne résulte de la charte-partie aucun engagement direct du consignataire vis-à-vis de l'armateur, et bien que celui-ci se soit engagé à payer à celui-là une commission d'arrivée, qui ne représente que la rénumération des services par lui rendus au navire. — Davidson c. Dargenton-Domingo. — Cassation, 1er août 1894, X, p. 385.

6. *Gages de l'équipage. Restitution d'effets. Faute du capitaine. Responsabilité.* — Le consignataire, agent de l'armateur au lieu de destination du navire, n'est responsable qu'envers son mandant. En conséquence, les gens de l'équipage ne peuvent s'adresser au consignataire pour lui réclamer personnellement le montant de leurs gages, la restitution de leurs effets, ou la réparation d'un préjudice quelconque imputable au capitaine. — Aicardi Heymss et Cie c. Bildstein. — Bordeaux, 20 décembre 1892, X, p. 176.

7. ITALIE. — *Armateur. Représentation en justice.* — Le recommandataire d'un navire représente l'armateur pour la consignation de la cargaison et toutes ses conséquences. Pour ce motif, il peut être cité en justice très légitimement par le destinataire des marchandises, sans qu'il soit nécessaire de faire connaître le nom de l'armateur. — Land c. Miller ; — Lucques, 9 avril 1886, II, p. 466. — Mackensie c. Porretti ; — Florence, 25 juin 1889, V, p. 558.

8. *Armateur. Représentation en justice.* — Celui qui este en justice, comme consignataire d'un navire, n'agit pas en son nom propre, mais pour compte de l'armateur de ce navire. Peu importe qu'il n'ait pas énoncé dans la citation le nom de l'armateur. Le consignataire d'un navire représente l'armateur. Pourvu que celui qui agit pour compte d'autrui indique la qualité en laquelle il agit, peu importe que le nom du représenté précède ou suive le nom de celui qui le représente. — Galletti c. Chemins de fer de la Méditerranée et Bruna frères. — Gênes, 5 janvier 1889, V, p. 394.

9. *Consignataire permanent d'une compagnie. Représentation. Actions dérivant de l'affrètement. Lieu de sa résidence. Compétence.* — Le consignataire permanent d'une compagnie de navigation est un véritable mandataire et représentant de cette compagnie ; par suite, les actions dérivant du contrat de transport ou d'affrètement peuvent être portées devant l'autorité judiciaire du lieu où réside ce consignataire (art. 872 du Code de commerce). — Testa, Altobelli et autres

c. Holme et Henderson frères. — Naples, 29 août 1894, X, p. 646.

10. *Mandataire de l'armateur. Attributions indépendantes de celles du capitaine.* — Le recommandataire du navire est un mandataire de l'armateur ; il opère dans la sphère de ses attributions, indépendamment du capitaine. Il ne peut donc, d'accord avec le capitaine, couvrir celui-ci vis-à-vis de l'armateur ou du propriétaire du navire. — Miller c. Pastorino. — Cassation, Florence, 2 décembre 1889, V, p. 693.

Section 2

Des attributions du Consignataire.

11. France. — *Opérations de conduite. Droit d'y procéder. Condition.* — Le consignataire de la coque ne peut intervenir, en cette qualité, pour les formalités à faire, soit à l'entrée du navire, soit à sa sortie sur lest, que s'il est le commis succursaliste ou le préposé spécial d'une maison de commerce, qu'il est chargé de représenter dans toutes les affaires pouvant la concerner sur la place où il réside. S'il n'est qu'un simple agent maritime ou recommandataire, il ne peut agir en douane sans porter atteinte au privilège des courtiers maritimes. — Liquidation Godet c. Courtiers maritimes et d'assurances près la Bourse de Bordeaux ; — Cassation, 25 février 1895, X, p. 725. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille ; — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260. — Courtiers maritimes de Saint-Servan c. Choupant ; — Cass., 9 mai 1890, VI, p. 7.

12. *Conduite du navire. Propriétaire de la cargaison. Stipulation d'honoraires.* — Le consignataire unique de la coque a le droit de faire lui-même les opérations de la conduite, pourvu qu'il ne soit pas un simple mandataire de l'affréteur, choisi dans le but de faire les déclarations en douane en fraude de la loi et des courtiers maritimes. Le fait d'avoir stipulé des honoraires n'enlève pas au propriétaire de la cargaison le caractère de consignataire sérieux de la coque. — Letel c. Deglatigny et Larcher. — Rouen, 28 décembre 1891, VII, p. 544.

13. *Conduite du navire. Courtier maritime. Privilège. Immixtion.* — Le consignataire de la coque, qui n'est qu'un simple mandataire ou recommandataire, est sans qualité pour faire les opérations de conduite du navire. Il en est ainsi, encore qu'il ait été chargé de recevoir le fret, de pourvoir à ses besoins et d'assurer son entrée et sa sortie du port. — Colombier c. Godet. — Bordeaux, 5 février 1890, VI, p. 24.

14. *Déclaration en douane. Courtage clandestin. Responsabilité envers les courtiers maritimes.* — Les mandataires du chargeur d'un navire qui font, aux lieu et place de ce chargeur, mais sans l'assistance des courtiers maritimes, les déclarations en douane et autres opérations constitutives de la conduite des navires, se rendent coupables de courtages clandestins et encourent envers la corporation des courtiers une responsabilité pécuniaire, s'ils ne peuvent exciper ni de la qualité de commis succursalistes du chargeur dans la ville où a lieu l'expédition du navire, ni de la qualité de consignataires du chargement dudit navire. Et il en est ainsi, alors même qu'ils prétendraient être les consignataires de la coque du navire. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

Section 3

Droits et obligations du Consignataire.

15. *Clause de déchargement aux risques du réclamateur. Absence des réclamateurs. Dépôt des marchandises sous prélarts. Avaries.* — Lorsqu'il est stipulé dans un connaissement que les marchandises seront reçues des palans du navire par les réclamateurs aussitôt qu'elles se présenteront sous la main dans le déchargement, et qu'autrement le capitaine ou son consignataire sera libre de les débarquer et de les mettre en magasin ou sur quai, aux frais et risques du réclamateur, le consignataire du navire, lorsqu'un réclamateur ne se présente pas au débarquement, est en droit de ne pas faire nommer de séquestre et de déposer la marchandise sur le quai. En conséquence, le consignataire qui, en l'absence du réclamateur au débarquement, a déposé sur le quai des marchandises (dans l'espèce, des sacs

de farine), en les plaçant sous prélarts et sur pavages, satisfait à ses obligations, et, si les marchandises se sont trouvées avariées par la pluie ou les intempéries, ne saurait en être déclaré responsable, l'avarie et les frais restant pour le compte du réclamateur par l'effet de la clause du connaissement. — Cie Cunard c. Dupasquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VIII, p. 299.

16. *Clause de déchargement rapide. Encombrement du quai. Réclamateurs. Négligence à l'enlèvement. Consignataire du navire. Droit d'empiler sur quai. Frais. Réclamateurs. Responsabilité proportionnelle. Armateur. Action directe.* — La clause d'un connaissement, stipulant que « le navire aura la faculté de décharger immédiatement après l'arrivée, jour et nuit, que les marchandises devront être prises du pont du navire dès qu'elles arriveront sous la main, qu'autrement le capitaine ou l'agent du navire aura la faculté de les mettre en magasin ou sur quai aux frais et risques des réclamateurs, sans avoir à leur donner d'avis préalable, et par dérogation à tout usage du port », a pour but de prévenir pour le déchargement toute cause de retard provenant soit de l'encombrement des quais, soit de la négligence des réclamateurs. En conséquence, lorsque le steamer trouve le quai encombré, ou que, par suite de la négligence des réclamateurs, l'enlèvement des marchandises ne s'opère pas au fur et à mesure du débarquement, le consignataire du navire a le droit de prendre les mesures nécessaires pour empêcher tout retard au déchargement, soit d'empiler les marchandises sur quai et de les transporter à une certaine distance. Les frais d'empilage, brouettage extra, couverture, etc., ainsi faits dans l'intérêt du navire par le consignataire, doivent être remboursés par les réclamateurs dans la mesure de leur intérêt, soit, dans l'espèce, en proportion du nombre de balles de coton leur appartenant, et les armateurs du navire ont contre eux une action directe pour les y obliger. — Elder Dempster et Cie c. Dupasquier et Cie et joints. — Rouen, 17 mai 1893, IX, p. 14.

17. *Clause de déchargement rapide. Réception sous palan. Inaction. Encombrement. Lenteur du pesage. Surestaries.* — Lorsque le connaissement n'oblige le réclamateur qu'à prendre la marchandise sous palan, à défaut de quoi le capitaine pourra la faire porter en magasins ou sur allèges, ou la faire empiler sur quai aux frais et risques du réclamateur, le consignataire du navire ne saurait être rendu responsable des surestaries pour retard occasionné par l'encombrement des quais, si d'ailleurs aucune faute ne peut lui être reprochée. — Farror Graves et Cie c. Dennis et Réclamateurs. — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 684.

18. *Clause d'exonération pour inexactitude. Oblitération ou absence des marques. Livraison incorrecte.* — La clause d'irresponsabilité pour livraison inexacte des marchandises, provenant des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, numéros, etc., met le consignataire du navire à l'abri des erreurs indépendantes de sa volonté ; mais elle ne le dégage pas des livraisons incorrectes qui sont occasionnées par sa faute. — Dennis c. Brown et cap. Morgan. — Hâvre, 14 février 1889, V, p. 44.

19. *Connaissements. Accomplissement. Echange. Obligation.* — Le réclamateur est tenu à l'égard du consignataire, d'opérer l'échange des connaissements accomplis. — Cie des Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

20. *Débarquement. Allotissement de la marchandise. Déficit.* — Le consignataire du navire doit au débarquement allotir la marchandise par quantité afférente à chaque connaissement ; sinon, il est responsable du déficit subi par le dernier réclamateur. — Lemierre c. Nicole.— Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

21. *Déchargement. Frais de la livraison remboursables par les réclamateurs. Taux. Usages du Hâvre.* — D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage restent à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés au consignataire par les réclamateurs, à raison de 0 fr. 30 par balle. Il en est ainsi, même si le connaissement porte que le factage pour la livraison de la cargaison sera fait par le consignataire du steamer, aux frais et risques des réclamateurs.

— Roberson et Cie c. Lecocq. — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576.

22. *Engagement de transborder au port de reste sur chalands et à quai. Frais de mise à terre. Réclamateurs. Remboursement.* — Lorsqu'il a été convenu entre les réclamateurs et le consignataire du navire que la marchandise serait transbordée au port de reste, le débarquement devant se faire sur chalands et à quai aussi vite que le navire pourrait délivrer, les frais que le consignataire a exposés pour mettre à terre ce que les réclamateurs n'ont pu recevoir en transbordement au fur et à mesure du déchargement doivent leur être remboursés par ces derniers. — Génestal et Delzons c. Roy et Lebreton. — Rouen, 26 janvier 1894, IX, p. 736.

23. *Farines. Mise à quai. Prélarts. Mouillure.* — Le consignataire du navire est responsable de la détérioration survenue à des sacs de farine, laissés sur quai, sur pavages et sous prélarts et mouillés par la pluie. — Cie Cunard c. Dupaquier et Cie. — Hâvre, 11 avril 1892, VII, p. 686.

24. *Fautes personnelles du capitaine. Irresponsabilité. Avarie. Constatation.* — Le consignataire du navire représente l'armateur et non la personne du capitaine ; il n'est donc pas responsable envers les réclamateurs des avaries et manquants dus à la faute du capitaine, alors même que la constatation n'en aurait été faite qu'après le départ du navire, si l'armateur s'est valablement exonéré de cette responsabilité par une clause du connaissement. — Magasins Généraux de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

25. *Fret. Paiement. Subrogation.* — Le consignataire du navire au port de destination est subrogé aux droits du transporteur et peut poursuivre le réclamateur en paiement du fret. — Becker, Ilardi et Cie hâvraise péninsulaire c. Mourer. — Rouen, 9 juin 1886, II, p. 165.

26. *Manquant. Capitaine présent.* — Le consignataire d'un navire ne peut être déclaré responsable d'un manquant au débarquement, alors que le capitaine, avec son navire, était dans le port quand l'instance a été introduite, et que ledit capitaine répond directement à l'action intentée contre lui. — Reinhart c. cap. Orr. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 562.

27. *Manquant constaté après le départ du navire. Responsabilité solidaire.* — Lorsque des manquants n'ont été constatés qu'après le départ du navire et du capitaine, les consignataires du navire, avec qui la reconnaissance de ces mandants a eu lieu, peuvent être assignés et déclarés responsables conjointement et solidairement avec le capitaine. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie et les neveux de Schmidt; — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706. — Lumsdon Byers c. Langstaff ; — Hâvre, 29 juin 1892, VIII, p. 332.

28. *Contrà :* — Le consignataire qui s'est chargé de livrer la cargaison après le départ du navire s'est substitué aux obligations du capitaine et des armateurs de livrer la marchandise en bon état et à leur droit d'encaisser le fret ; il est tenu vis-à-vis des réclamateurs jusqu'à concurrence du fret. — Cap. Janes, Mark Withwill et Sons et Currie c. Lamotte et Cie et joints. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

29. *Manquants constatés après le départ. Responsabilité. Recours contre l'armateur.* — Le consignataire a un recours contre l'armateur en remboursement des sommes qu'il a payées au réclamateur pour les manquants qui se sont produits dans ces conditions, lorsque la mise à quai a eu lieu sur l'ordre exprès de l'armateur, qui a renoncé par ce fait à se prévaloir des fautes du capitaine insérées au connaissement. — Lumsdon Byers et Cie c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 29 juin 1892, VIII, p. 332.

30. *Manquant. Réclamateurs. Action personnelle.* — Les consignataires de navires qui ne se bornent pas à assister le capitaine, mais qui se substituent à lui pour faire, aux divers réclamateurs, la délivrance après le départ du navire, se trouvent également substitués, vis-à-vis des réclamateurs, à toutes les obligations du capitaine et aux responsabilités par lui encourues; ils sont tenus notamment de délivrer aux réclamateurs les marchandises énoncées aux connaissements, sauf leur recours contre le ca-

pitaine. Les réclamateurs sont donc fondés, en pareil cas, à agir directement et personnellement contre les consignataires du navire pour déficit à la livraison ou défaut de délivrance des marchandises. — Raffard c. Ficquet. — Hâvre, 8 février 1886, II, p. 27.

31. *Marchandises. Soins à donner. Séquestre.* — Le consignataire est tenu de prendre soin de la garde et de la conservation de la marchandise, tant que le réclamateur ne s'est pas fait connaître, si mieux il n'aime confier cette mission à un séquestre nommé par le tribunal. — Cie Cunard c. Currie; — Hâvre, 7 mars 1890, VI, p. 48. — Cie Cunard c. Dupaquier; — Hâvre, 11 avril 1892, VII, p. 686.

32. *Marchandises. Mise sous hangars et sur prélarts. Inondation. Force majeure. Avaries. Absence de faute.* — Les agents et consignataires, qui ont reçu les marchandises au débarquement pour les délivrer aux réclamateurs après pesage, satisfont à leurs obligations en plaçant les marchandises sous hangars et sur prélarts; ils ne sont pas tenus de les placer, en outre, sur pavages. En conséquence, au cas d'une inondation résultant d'une force majeure et d'avaries causées aux marchandises par l'inondation, les agents et consignataires de navires ne sont pas responsables des avaries causées aux marchandises, en admettant même que ces avaries ne se fussent pas produites, si les marchandises avaient été placées sur prélarts et pavages. — Cie Cunard c. Currie. — Hâvre, 7 mars 1890, VI, p. 48.

33. *Vol de marchandises sous hangar avant pesage contradictoire.* — Le consignataire du navire est responsable du vol de marchandises déposées sous hangar jusqu'au pesage contradictoire avec le réclamateur, dans le cas où ce pesage est nécessaire pour déterminer le fret. — Maréchal et Cie c. Langstaff, Ehremberg et Pollak. — Hâvre, 30 juin 1890, p. 167.

34. Angleterre. — *Commission de consignation.* — La commission de consignation de 2 1/2 0/0 n'est due qu'au consignataire. L'agent de l'armateur n'a aucune qualité pour la réclamer. — Anderson et Cº c. Bank of Australia. — Cour supr. de judicature, 23 et 24 mars 1892, VIII, p. 121.

35. Italie. — *Déchargement. Gestion d'affaires. Dommages soufferts par les marchandises.* — Le consignataire d'un navire qui en effectue le déchargement, alors que les destinataires ne se présentent pas pour retirer leurs marchandises, s'il est stipulé dans le connaissement que le consignataire doit en opérer le débarquement à leur compte et à leurs risques et périls, contrevient à cette clause du connaissement et assume la qualité de *negotiorum gestor* des destinataires. Il est donc, dans l'une et l'autre hypothèse, responsable, à l'égard de ces derniers, des dommages soufferts par les marchandises, depuis le moment où il les a reçues du capitaine jusqu'à celui où il les a remises aux destinataires, et il ne peut prétendre au remboursement des frais de débarquement et de magasinage, si ces dommages résultent de sa faute. — Société Ligurienne Lombarde et Société Italienne c. John Wite. — Gênes, 31 juillet 1888, IV, p. 582.

36. *Déchargement. Ordre de consignation. Refus. Capitaine. Débarquement. Frais. Charge du porteur du connaissement qui ne s'est pas présenté à bord.* — Si, dans les usages du port de Gênes, la consignation des choses chargées se fait par le capitaine contre présentation d'un ordre conforme du consignataire, le refus du consignataire de délivrer cet ordre au porteur du connaissement ne peut équivaloir au refus par le capitaine de consigner; car il est indispensable, à cet égard, que le réceptionnaire prouve qu'il s'est présenté à bord pour réclamer la marchandise, et qu'il a produit le connaissement. En conséquence, les porteurs du connaissement ne peuvent prétendre faire supporter au capitaine les frais de débarquement qu'il a fait en leur absence, en se basant uniquement sur le refus indû du consignataire de leur délivrer l'ordre de consignation. — Ehlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Gênes, 28 janvier 1890, V, p. 698.

Voir aussi : *Abordage, Armateur, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Déchargement, Destinataire, Fin de non-recevoir.*

CONSTRUCTEUR DE NAVIRE.

Voir : *Armateur, Faillite, Navire.*

CONSTRUCTION. — Voir: *Navire.*

CONSUL.

CHAPITRE I

Législation.

1. FRANCE. — Procurations à délivrer aux marins. Délivrance gratuite. (Circ. 12 mars 1887). — III, p. 246.

2. Signification d'exploits à bord des navires étrangers. Inutilité. (Délibération ordre des avocats de Marseille, 17 juin 1887). — III, p. 248.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

3. FRANCE. — *Certificats des autorités étrangères. Visa du consul français.* — Les certificats délivrés par une autorité étrangère ne peuvent être produits en France, comme documents officiels, que s'ils sont légalisés par le consul français. — Allemand c. Administration des Douanes. — Marseille, 4 juin 1887, III, p. 443.

4. *Capitaine étranger. Rapport de mer. Consul étranger. Force probante en France.* — Le rapport de mer fait par un capitaine étranger devant le consul de sa nation et produit devant les tribunaux français contre des Français a la même force probante que s'il avait été fait devant un officier public français. — Bugge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Nantes, 28 novembre 1891, VIII, p. 359.

5. *Port de relâche. Ordonnance sur requête. Vente du navire. Juge du délaissement. Absence d'influence.* — L'ordonnance du consul du port de relâche, qui a autorisé la vente d'un navire, sur requête du capitaine, ne peut être assimilée à un jugement de condamnation émané de l'autorité compétente, et, du reste, le juge du délaissement n'est pas lié par la décision de l'autorité qui a déclaré l'innavigabilité et ordonné la vente. — Lloyd français c. Rodriguez. — Bordeaux 10 février 1895, X, p. 182.

6. *Courtiers maritimes. Traité franco-russe de 1864. Clause relative à l'intervention des consuls. Portée.* — La clause du traité de commerce franco-russe du 17 juin 1874 (art. 10), aux termes de laquelle les consuls de Russie peuvent accompagner les capitaines appartenant à leur nationalité dans les bureaux d'administration français, pour leur servir d'interprètes et d'agents, dans les affaires qu'ils auront à suivre ou les demandes qu'ils auront à former, sauf dans les cas prévus par les lois commerciales des deux pays aux dispositions desquelles la présente clause n'apporte aucune dérogation, n'a pas eu pour effet d'abroger l'article 80 du Code de commerce en faveur des capitaines de navires pouvant se réclamer de cette clause et de les dispenser de recourir au ministère des courtiers maritimes pour les déclarations en douane ou pour toute autre opération rentrant dans la conduite du navire. — Colombier c. Godet. — Bordeaux, 3 août 1892, VIII, p. 46.

7. *Signification d'exploits à bord des navires étrangers. Intervention. Inutilité.* — L'intervention du consul est inutile dans l'assignation donnée devant le tribunal de commerce d'Alger au capitaine italien, afin de voir nommer des experts appelés à faire leur rapport sur le montant de l'indemnité due aux armateurs d'un autre navire étranger, pour le sauvetage du premier bâtiment et son remorquage dans le port de cette ville. On objecterait vainement que, tout navire représentant le sol de la nation à laquelle il appartient, la signification de l'exploit aurait dû être faite par l'entremise du parquet et de l'autorité consulaire ce principe de droit international n'étant admis qu'au point de vue des délits commis à bord et non en matière de commerce. On ne saurait opposer non plus la clause de la convention consulaire franco-italienne du 26 juillet 1862, qui prévoit l'intervention des consuls, lorsqu'il s'agit de visites et recherches opérées à bord. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 8 décembre 1887, III, p. 729.

8. EGYPTE. — *Echouement. Frais de renflouement. Avarie commune. Conditions. Preuve. Déposition de l'équipage devant le consul. Insuffisance.* — La preuve que les frais de renflouement d'un navire fortuitement

échoué ne pourraient constituer une avarie commune que s'il est établi qu'ils ont été faits en cas de danger, après délibération motivée et pour le salut commun, ne peut résulter de simples dépositions, même assermentées, du capitaine et de l'équipage devant leur consulat, au port de déchargement. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et consorts. — Alexandrie, 28 avril 1893, IX, p. 274.

Voir aussi : *Abordage, Capitaine, Douane, Etat, Exploit, Étranger, Fin de non-recevoir, Gage, Navire, Vente.*

CONTRAVENTION. — Voir : *Abandon, Abordage maritime, Capitaine, Douane, Navire.*

CONTREBANDE.

1. FRANCE. — Contrebande à l'étranger. Possibilité. Controverse (Note). — II, p. 406.

2. *Opium. Introduction en rade. Arrêté du gouverneur. Prohibition. Violation. Délit.* — L'introduction d'une marchandise, en aussi faible quantité que ce soit, dans la rade d'un port d'une colonie où l'entrée de cette marchandise est interdite par arrêté du gouverneur, constitue un délit de contrebande. Spécialement, un homme de l'équipage, qui introduit en rade de Saïgon quelques grammes d'opium autre que celui de la régie, en violation de l'arrêté du 5 juillet 1883, se rend coupable de contrebande, cet arrêté ne faisant d'exception à la prohibition qu'en faveur des passagers. — Douanes et Régies de Cochinchine c. Aloï. — Cassation, 2 février, 1893, VII, p. 514.

3. EGYPTE. — *Tentative. Définition.* — Il est de principe certain qu'en matière de délit, et surtout de délit de contrebande, la tentative légale peut résulter de faits et circonstances autres que des faits constituant matériellement et effectivement un commencement d'exécution. La simple intention, prise isolément, ne rentre certainement pas dans la catégorie des faits et circonstances ci-dessus indiqués ; mais il n'en est pas ainsi, lorsque cette intention s'est manifestée par un document passé avec le capitaine d'un navire, et que le fait prévu par ce document (chargement d'une barque, venue à bord de personnes devant se charger du débarquement) s'est réalisé, car alors la tentative de contrebande se trouve suffisamment caractérisée. — Douanes Egyptiennes c. Spiro Cruscio. — Alexandrie, 7 mars 1894, X, p. 321.

Voir aussi : *Armateur, Capitaine. Douane.*

CONTREDIT.

1. FRANCE.— *Acte d'appel. Absence de signification au domicile de l'avoué. Conclusions à la barre. Nullité couverte.*— Si, en cas de contredit, l'appel doit être signifié, à peine de nullité, au domicile de l'avoué, la fin de non-recevoir tirée de l'inobservation de cette règle est couverte par des conclusions sur le fond prises à la barre de la Cour et ultérieurement signifiées. — Caisse Maritime c. Couve. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

2. *Avoué le plus ancien, représentant un contredisant. Art. 667 du Code de procédure. Inapplication.* — La disposition de l'article 667 du Code de procédure, d'après laquelle l'avoué le plus ancien doit être appelé en cause, cesse de s'appliquer lorsque cet avoué représente l'un des contredisants. — Caisse Maritime c. Couve. — Ibid.

Voir aussi : *Expertise.*

CONTRE-LETTRE. — Voir : *Connaissement.*

CONTRIBUTION. — Voir : *Armateur, Avarie commune, Chargeur, Connaissement, Fret, Navire.*

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

1. FRANCE. — *Acquit-à-caution. Péremption. Expéditeur seul responsable.* — La loi faisant à l'expéditeur une obligation de prendre un acquit-à-caution pour expédier des boissons, c'est à lui seul que doivent incomber les conséquences de la péremption de cet acquit-à-caution. Les transporteurs ne commettent aucune faute en ne vérifiant pas les pièces de régie accompagnant le transport des liquides. — Aimé et fils c. Feuillet, So-

ciété navale de l'Ouest, Cie des Chemins de fer P. L. M. et Caffarel aîné. — Hâvre, 22 août 1888, IV, p. 293.

2. *Taxes assimilées. Droits de tonnage. Surtaxe. Chambre de commerce. Action en décharge et restitution. Compétence.* — Une surtaxe de droits de tonnage que la chambre de commerce d'une ville a été autorisée à percevoir dans le port de cette ville, pour subvenir aux frais de construction de grues et hangars dont l'établissement lui a été concédé par décret, a tous les caractères des contributions indirectes. Par suite, le contentieux qui se rattache à sa perception, notamment une action en décharge et restitution intentée à la chambre de commerce, échappe à la compétence du tribunal de commerce et doit être porté devant les tribunaux civils, conformément à la loi des 7-11 septembre 1790. —Cie South-Eastern Railway c. Chambre de Commerce de Boulogne. — Cassation, 19 mars 1890, V, p. 613.

CONTRESTARIES.

1. France. — *Définition. Taux. Appréciation des tribunaux.* — Les contrestaries sont des dommages-intérêts représentant ce que le navire aurait pu gagner s'il n'eût été retenu, et dont l'appréciation appartient aux tribunaux saisis de la contestation. — Cunningham c. Luys et Cie et Société Dyle et Bacalan. — Dunkerque, 27 janvier 1892, VIII, p. 532.

COPROPRIÉTAIRE DE NAVIRE.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Navire. Droit d'hypothèque. Trav. prép. de la loi du 10 juillet 1885. — I, p. 215.

2. Etrangers. Navires d'une société anonyme. Francisation. Absence de disposition légale. Mesures provisoires de la Douane. Droit de les refuser. — Conseil d'Etat, 5 avril 1887. — III, p. 247.

3. Danemark. — Capitaine copropriétaire. Impossibilité de le congédier contre sa volonté. (M. Beauchet). — III, p. 351.

4. Espagne. — Principes du nouveau C. de com. — III, p. 399.

5. Norvège. — Armateur-gérant. Pouvoirs. Ses rapports avec les autres armateurs. (E. Beauchet). — III, p. 630.

6. Armateur - Gérant. Pouvoirs. Rapport avec le tiers. (M. Beauchet). — III, p. 631.

7. Part de navire. Cession. Principes. Droit de préemption des copropriétaires. (M. Beauchet). — III, p. 45.

8. Part de navire. Minimum de valeur. (M. Beauchet). — III, p. 64.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

9. France. — *Copropriétaire d'une part n'excédant pas la moitié de la valeur du navire. Créancier. Saisie totale. Nullité.* — Le créancier personnel et chirographaire de l'un des copropriétaires indivis d'un navire ne peut faire saisir ce navire et provoquer la vente en totalité en présence des autres copropriétaires, qu'autant que la part de propriété du débiteur saisi, dans ledit navire, excède la moitié de l'intérêt total. — Lair c. Plessis. — Amiens, 21 juillet 1887, III, p. 672.

10. *Part de navire. Caractère juridique. Succession. Licitation entre les cohéritiers.* — Lorsqu'une succession comprend dans son actif un intérêt de navire, il y a lieu d'ordonner la licitation de cet intérêt qui ne constitue ni une créance se divisant de plein droit entre les cohéritiers, ni une valeur dont chacun peut demander sa part en nature, en vertu de l'article 826 du Code civil, inapplicable en cette matière. — Devèze c. héritiers Baratoux et cap. Bourcier. — Nantes, 23 décembre 1887, III, p. 195.

11. Angleterre. — *Indivision. Vente après offre de céder la part indivise.* — La loi anglaise admet, commet le droit romain, que nul n'est tenu de demeurer dans l'indivision. Mais, quand la propriété indivise est un navire, avant de demander la licitation, le copropriétaire, qui veut sortir d'indivision, doit commencer par offrir à ses partenaires, soit de leur reprendre sa part, soit de leur acheter la leur au même taux. Ce n'est qu'au

cas où cette double proposition est rejetée que le copropriétaire peut exiger la vente du navire. — Cour de session d'Edimbourg, 10 décembre 1888, V, p. 78.

12. *Action contre l'armateur-gérant. Frais. Partage.* — Lorsque les copropriétaires du navire obtiennent contre l'armateur-gérant une condamnation en dommages-intérêts, les frais du procès peuvent être laissés à la charge de chaque partie, s'il est constant que les copropriétaires ont agi tardivement en réduction de compte. — Hte Cour de Justice, 23 février 1886, I, p. 638.

13. AUTRICHE-HONGRIE. — *Indivision. Absence de société. Dettes du navire. Absence de solidarité.* — Les copropriétaires d'un navire, qui l'emploient à la navigation maritime, sont, à défaut d'une société commerciale existant entre eux, dans l'état d'une simple indivision. Par suite, il n'existe aucune solidarité entre eux pour le paiement des dettes du navire, notamment de l'assurance, et chacun d'eux n'est tenu du paiement de la prime qu'au prorata de sa part d'intérêt dans le navire. — Cie d'Assurances maritimes c. consorts Premuda. — Trieste, 10 mars 1887, III, p. 333.

14. ETATS-UNIS. — *Copropriétaire n'exerçant qu'un simple contrôle. Marin blessé par la faute du copropriétaire chargé du commandement. Action solidaire.* — Un marin blessé au service d'un navire appartenant à deux copropriétaires a le droit d'intenter une action solidaire contre les deux, quand même l'un d'entre eux n'exercerait qu'un droit de contrôle sur la conduite du navire, et que la responsabilité du commandement incomberait à l'autre. — Scarff c. Metcaff. — New-York, 18 octobre 1887, III, p. 627.

15. NORVÈGE. — *Armateur-gérant. Emprunt contracté sans autorisation spéciale et sans nécessité absolue. Engagement personnel. Défaut d'action contre les coassociés.* — L'armateur-gérant est, en principe, sans qualité pour engager les autres armateurs en contractant des emprunts pour le compte de la maison d'armement ; les lettres de change qu'il tire dans ce but sur la maison d'armement ne peuvent créer au profit du porteur une action directe contre les autres armateurs. — Johsen c. les Armateurs de l'« Olaf-Trygvason ». — Christiania, 6 février 1886, III, p. 629.

16. *Armateur-gérant. Pouvoirs. Remise sur le fret.* — La remise sur le fret consentie par l'armateur-gérant est obligatoire pour l'armement. — Christiania, 6 mars 1888, V, p. 408.

17. *Cession d'un tantième d'une part du navire. Faillite du cessionnaire. Cédant. Propriétaire de la part entière.* — L'acquéreur d'une part de navire qui en recède un tantième à un tiers, mais qui a seul figuré dans l'acte d'acquisition, qui touche seul les dividendes afférents à cette part, doit, vis-à-vis de la faillite du cessionnaire, être considéré comme seul propriétaire de la part. — Pedersen c. Simonsen. — Christiania, 22 mai 1886, III, p. 643.

18. SUÈDE. — *Gens de mer. Rapatriement. Avances faites par l'Etat. Armateur-gérant. Responsabilité.* — L'armateur-gérant peut être poursuivi directement et exclusivement en remboursement des frais avancés par l'Etat pour le rapatriement de matelots suédois naufragés à l'étranger et notamment pour avances relatives à des vêtements fournis à ces matelots par le consul suédois. — Chambre de Commerce de Stockholm c. Ahrenberg. — Cour supr. de Suède, 3 mars 1888, V, p. 416.

Voir aussi : *Armateur*.

CORÉE.

1. Traité de commerce et de navigation avec la France (4 juin 1886). — III, p. 390.

CORPS MORT. — Voir : *Avarie*.

COSTA-RICA.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 223.

COTONS. — Voir : *Déchargement*.

COULAGE. — Voir : *Armateur, Arrimage, Assurance maritime, Capitaine, Connaissement, Jet à la mer, Marchandise*.

COURSES NAUTIQUES. — Voir : *Abordage maritime*, *Compétence*.

COURTIER-AFFRÉTEUR.

1. BELGIQUE. — *Courtiers-affréteurs d'allèges. Manquant. Commission. Absence de clause d'exonération. Responsabilité.* — Des courtiers, qui se sont engagés à transborder des marchandises sur allèges, ne sont pas recevables, si un manquant est constaté à la livraison, à invoquer le défaut de vérification contradictoire lorsqu'ils ont réclamé une commission calculée proportionnellement au poids de la marchandise. Ils ne peuvent invoquer ni le mauvais état de l'allège, ni le mauvais conditionnement des barils qu'ils avaient à transborder s'ils ont traité sans déclaration d'irresponsabilité de ce chef. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

Voir aussi : *Fin de non-recevoir*.

COURTIER D'ASSURANCE.

1. ANGLETERRE. — *Assureurs insolvables. Recours. Déboutement.* — L'assuré n'a aucun recours contre le courtier qui a fait signer la police avec un assureur ultérieurement tombé en faillite, si l'insolvabilité de ce dernier n'existait pas lors de la conclusion du contrat et si le courtier n'avait alors usé d'aucune dissimulation envers son client. — Seville Sulphur and Copper Cy c. Thomson, Dicke et Cy. — Cour de session d'Edimbourg, 4 juillet 1889, V, p. 261.

2. BELGIQUE. — *Usage d'Anvers. Mandat tacite d'encaisser les primes. Dérogation. Absence. Compensation non opposable par l'assureur à l'assuré qui a payé les primes.* — D'après l'usage constant d'Anvers, le courtier d'assurance maritime a le pouvoir d'encaisser les primes en son nom pour compte des assureurs. Le courtier a un mandat tacite à cet effet, les assureurs ne faisant jamais le recouvrement des primes sur les assurés directement, mais les recevant globalement des courtiers, qui deviennent ainsi les obligés directs des assureurs après l'expiration du trimestre augmenté de 15 jours. L'usage étant tel, l'assureur qui veut y déroger doit le déclarer expressément. En conséquence, la compensation n'est pas opposable par l'assureur à l'assuré qui a payé les primes au courtier. — Société anonyme la Fédérale c. la Maritime Belge. — Anvers, 30 novembre 1889, V, p. 393.

3. ALLEMAGNE. — *Police « in quovis ». Intervention d'un premier courtier. Souscription d'une seconde police par un autre courtier. Obligation de communiquer au premier les applications à la seconde police.* — Le courtier a le droit de réclamer à l'assuré le paiement de son courtage, lorsque celui-ci cesse de déclarer les risques applicables à la police, soit parce qu'il les garde pour son compte, soit parce qu'il les applique à une seconde police souscrite avec le même ou avec un autre assureur; *à fortiori*, le courtier a le droit de demander des renseignements exacts sur les applications faites en dehors de la police et de contrôler par l'examen des livres et de la correspondance de l'assuré l'exactitude de ces renseignements. — Schultz et Groth c. Miller et Wachsmuth. — Oberlandg. de Hambourg, 22 décembre 1887, III, p. 735.

Voir aussi : *Assurance maritime*.

COURTIER MARITIME.

DIVISION

Chap. I. *Législation*. — Chap. II. *Généralités*. — Chap. III. *Du choix et de la désignation du courtier maritime*. — Chap. IV. *Du Privilège des courtiers maritimes*. — Chap. V. *De la responsabilité du courtier maritime*. — Chap. VI. *De la rétribution du courtier maritime*.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Nomination des courtiers en Algérie. — I, p. 459.

2. Château d'Oléron, droits de courtage maritime (décret du 28 juillet 1894.). — X, p. 372.

3. Port de Landerneau. Droits de courtage. Tarif. (décret du 12 avril 1890). — V, p. 708.

4. Port du Hâvre. Tarifs. Modification (décret du 9 février 1895). — X, p, 810.

5. Port de Bouc. Droits de courtage (décret du 28 juillet 1894.) Tarif. — X, p. 372.

6. Port de Rouen. Droits de courtage. Tarifs (décret du 17 janvier 1888). — III, p. 790.

7. Pays-Bas. — Des droits et obligations des courtiers en matière maritime. — IX, p. 432.

CHAPITRE II
Généralités.

8. France. — *Droit de traduction. Droit de truchement. Distinction.* — Bien que le droit de traduction soit réservé exclusivement aux courtiers, ce droit est absolument distinct de celui de servir de truchement, qui seul constitue la conduite des navires. — Haentjens frères c. Thomas. — Poitiers, 27 août 1881, V, p. 26.

9. *Condamnation à traduire pour l'avenir les manifestes des navires qui pourraient être consignés. Excès de pouvoir.* — Un tribunal ne pourrait, sans excès de pouvoir, ordonner, par voie de disposition générale, qu'un courtier sera obligé, pour l'avenir, à faire la traduction des manifestes des navires qui lui pourraient être consignés. — Haentjens frères c. Thomas. — Ibid.

10. *Courtier d'assurance. Acte de délaissement. Signature. Usages.* — Il est d'usage constant, dans les règlements de sinistre par abandon entre assureurs, que le courtier intermédiaire dresse un acte de délaissement qui est signé par l'assuré, puis, après examen, par l'assureur. — Cie Foncière c. de Galeinena.— Bordeaux, 10 décembre 1890, VI, p. 661.

11. *Action contre les agents d'une société de navigation. Appel. Société. Intervention forcée.*— La compagnie des courtiers maritimes d'une ville, qui poursuit les agents d'une société de navigation en réparation du préjudice que ceux-ci lui ont causé, peut, en appel, assigner en déclaration de jugement commun la société elle-même, s'il est prétendu que ladite société, coauteur ou complice des fautes et fraudes commises par ses agents, doit en être déclarée responsable. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

12. *Charge. Cession de part. Communauté de fait. Nullité de la cession et de la communauté. Répétition.* — La cession d'une part d'office de courtier maritime a une cause illicite. Elle est nulle et de nul effet. En conséquence, le paiement volontaire fait par le cessionnaire est sujet à répétition. La société ou la communauté de fait, constituée, pour l'exploitation d'un tel office, est également nulle et de nul effet. La maxime : *nemo auditur propriam turpitudinem allegans* est contraire à l'art. 1131 du C. civil. Le paiement fait en exécution d'une obligation illicite n'est pas l'acquit d'une dette d'honneur. — Lange c. Montfort. — Caen, 18 janvier 1888, III, p. 538 ; Cass., 25 janvier 1887, II, p. 513.

13. *Charge. Cession. Participation aux bénéfices. Validité. Cession ultérieure. Droit d'intervention. Nullité.* — La stipulation, dans l'acte de session d'une charge de courtier maritime, de la participation du vendeur, jusqu'à concurrence de moitié, dans les bénéfices, en représentation de la moitié du prix de cession, est licite, comme n'entraînant pas par elle-même la division de la propriété de la charge. Mais, pour être valable, cette participation aux bénéfices doit être renfermée dans un délai fixe, dont l'appréciation, à défaut de stipulation dans l'acte, appartient aux tribunaux; la perpétuité de la participation aux bénéfices, imposée aux titulaires successifs de la charge, constituerait en réalité une copropriété de la charge, dès lors une association illicite. La clause conférant au vendeur ou à ses héritiers le droit d'intervenir dans les cessions ultérieures de la charge est illicite et nulle. — Flambard et Chatelin c. Baltazard et Sauvage. — Hâvre, 16 juin 1886, II, p. 308.

CHAPITRE III
Du choix et de la désignation du Courtier maritime.

14. France. — *Choix. Droit du capitaine.* — En principe et à défaut de convention contraire, c'est le capitaine qui a le droit de choisir le courtier chargé de la conduite du navire. — Pruvost c. cap. Porter. — Boulogne-sur-mer, 28 septembre 1886, IV, p. 419.

15. *Clause « le capitaine doit se présenter chez les agents des affréteurs ». Choix par ces derniers.* — Le choix du courtier appartient à

l'agent des affréteurs, au cas où il est stipulé dans la charte-partie que le capitaine devra, aussitôt l'arrivée du navire au port de décharge, se présenter chez l'agent des affréteurs, et, suivant les instructions reçues de lui, y déclarer en douane ledit navire. — Pruvost c. cap. Porter. — Ibid.

16. *Clause imposant au capitaine le courtier des affréteurs. Désignation du consignataire. Insuffisance.* — Lorsque la charte-partie stipule qu'à l'arrivée du navire, le capitaine devra s'adresser, pour les opérations de douane, au courtier des affréteurs, ceux-ci ne peuvent se contenter de lui désigner le consignataire de la cargaison. Faute par eux d'avoir désigné un véritable courtier, le capitaine a le droit de s'adresser à un courtier de son choix. — Cap. Hodyson c. Delaroque. — Fécamp, 18 mars 1886, II, p. 161.

17. *Charte-partie adressant le navire à l'agent des affréteurs. Capitaine. Choix du courtier.* — Lorsque la charte-partie porte que « le capitaine devra adresser son navire, dans le port de débarquement, aux affréteurs ou à leurs agents, pour les expéditions en douane », le capitaine a suffisamment rempli son obligation, en consignant le navire à l'agent desdits affréteurs, et il n'est pas tenu d'accepter pour les expéditions en douane le courtier que lui désigne cet agent. — Alexander et Carr c. cap. Bystrom. — Marseille, 22 juin 1886, II, p. 179.

18. *Navire consigné aux affréteurs. Courtier choisi par le capitaine. Surestaries. Point de départ.* — Lorsqu'aux termes de la charte-partie, le navire est consigné aux affréteurs au port de décharge, le capitaine qui, contrairement à cette clause, a employé un courtier de son choix, doit subir les conséquences du retard occasionné par cette violation du contrat. En pareil cas, et en l'absence d'un délai préfixe de déchargement, les affréteurs qui ont été mis, par la sommation de décharger, dans la nécessité d'aviser le capitaine que le déchargement commencerait dans les quarante-huit heures et de lui signifier cet avis, ne sont tenus des surestaries que du jour où ils se sont ainsi engagés à commencer le déchargement. — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

19. *Démarches antérieures à l'arrivée du navire. Absence de promesse de consignation. Capitaine. Choix d'un autre courtier. Indemnité.* — Des démarches faites par un courtier maritime dans l'intérêt d'un armateur avant l'arrivée du navire n'entraînent pas la promesse de consigner le navire à ce courtier. En conséquence, le capitaine peut, à son arrivée, remettre les papiers à un autre. Le premier ne peut demander le courtage comme s'il lui avait été promis ; il n'a droit qu'à une indemnité pour ses démarches, peines et soins. — Manjot c. Schilling. — Nantes, 2 novembre 1891, VII, p. 693.

20. Belgique. — *Connaissement. Désignation des agents du navire. Capitaine. Obligation.* — Le capitaine de navire, en signant des connaissements désignant comme agents et consignataires de son navire à Anvers une maison déterminée, contracte l'obligation de s'adresser à elle pour que celle-ci remplisse les devoirs du courtier à l'entrée, ainsi que ceux du consignataire du navire, et puisse toucher, suivant l'usage, une commission de deux pour cent sur le fret. — Walford et Cie c. cap. Pepperell. — Anvers, 3 avril 1885, II, p. 74.

21. *Clause d'adresse. Courtier de l'affréteur. Qualité. Absence de justification immédiate. Refus de les employer. Dommages-intérêts.* — En l'état d'une clause de la charte-partie, d'après laquelle le capitaine devra s'adresser, pour la déclaration du navire en douane, aux courtiers de l'affréteur, le capitaine ne saurait, sans encourir des dommages-intérêts, refuser le ministère des agents de ces courtiers au port de déchargement, par cela seul qu'ils ne peuvent lui justifier de suite de leur qualité, et s'adresser immédiatement à d'autres courtiers sans laisser à ces agents le temps de rapporter cette justification. — Peeters et Cie c. cap. Johnson. — Anvers, 7 juin 1893, II, p. 587.

22. *Clause « ship business ». Portée. Clause d'adresse.* — Les termes « ship business » n'ont que la portée ordinaire d'une clause d'adresse et ne sont pas explicites pour signifie que les courtiers auraient le droit de

s'occuper de la remise de la cargaison aux porteurs de connaissements, de recevoir le fret, d'en faire le décompte et de remplir l'office d'un consignataire. — Gattorno et Cie c. cap. Elders. — Bruxelles, 13 décembre 1892, VIII, p. 404.

23. DANEMARK. — *Désignation dans la charte-partie. Choix obligatoire pour le voyage.* — Quand la charte-partie désigne un courtier pour expédier le navire en douane, cette clause ne vaut que pour le voyage en vue duquel la charte-partie a été rédigée. — Copenhague, 1er décembre 1890, VIII, p. 409.

CHAPITRE IV

Du privilège du Courtier maritime.

24. FRANCE. — *Affrètement.* — L'article 14, titre 7, livre 1er, de l'ordonnance de 1681 attribue aux courtiers-interprètes conducteurs de navires le droit exclusif d'assister les armateurs ou capitaines dans leurs démarches, soit aux bureaux des douanes, soit pour conclure des contrats d'affrètement. On ne peut interpréter les mots de l'article 80 du C. de com. : « Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements, » dans le sens d'une simple faculté, alors même que ces expressions font contraste avec celles du même article, qui ajoute que les courtiers ont seuls le droit de traduire les déclarations, charte-parties, connaissements, etc., et peuvent seuls servir de truchements à tous étrangers, maîtres de navires, etc. — Molberg c. Courtiers maritimes de Marseille. — Cassation, 1er juillet 1887, III, p. 154.

25. *Affrètement. Tiers. Courtage illicite.* — Si un armateur peut traiter directement de l'affrètement de son navire, sans être tenu de recourir au ministère des courtiers maritimes, et si, exceptionnellement, le capitaine et l'employé, exclusivement chargés de représenter l'armateur sur une place pour traiter ses affaires, peuvent eux-mêmes être admis à conclure l'affrètement des navires dudit armateur, cette exception ne saurait être étendue à une personne qui est à la disposition de tout le monde, qui sollicite et obtient de capitaines ou d'armateurs le pouvoir de traiter des contrats d'affrètements. Le privilège des courtiers comprend, en effet, le droit exclusif de faire les affrètements. Par suite, le tiers qui, sans être le préposé spécial et exclusif de l'armateur, a servi d'intermédiaire dans des contrats d'affrètement, a commis des actes de courtage illicite qui le rendent passible d'une amende et de dommages-intérêts. — Syndicat des Courtiers maritimes de Marseille, c. X... ; — Aix, 11 février 1887, II, p. 661. — Courtiers maritimes c. Lasnier et Dahlgren ; — Hâvre, 24 janvier 1892, VIII, p. 546.

26. *Conduite du navire. Ordonnance de 1681. Exception en faveur du capitaine.* — Aux termes de l'ordonnance de 1681, « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes ». Le capitaine peut donc être son propre conducteur et procéder lui-même à la conduite du navire, conduite qui comprend tous les actes relatifs, soit à l'entrée, soit à la sortie, et toutes les démarches à faire auprès des administrations françaises. — Courtiers maritimes de St-Servan c. Choupant ; — Saint-Malo, 13 juin 1889, V, p. 236. — Rennes, 23 juillet 1889, V, p. 343. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique ; — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260. — Haentjens c. Thomas ; — Poitiers, 27 août 1881, V, p. 26. — Cie Transatlantique c. Barban et Kramer ; — Alger, 1er mai 1893, IX, p. 187.

27. *Conduite du navire. Intermédiaire. Immixtion. Courtage clandestin.* — Si le capitaine ne peut ou ne veut agir personnellement, il doit s'adresser aux courtiers maritimes commissionnés ; tout autre intermédiaire se rendrait coupable du délit de courtage clandestin, et ce sans qu'il y ait à rechercher si le capitaine a ou non signé la déclaration. — Courtiers maritimes de St-Servan c. Choupant. — St-Malo, 13 juin 1889, V. p. 343.

28. *Commis attaché exclusivement à l'armateur.* — Le commis ou préposé attaché à une maison de commerce peut, comme l'armateur lui-même, faire, pour le compte de sa maison, tous les actes dépendant du ministère des courtiers maritimes, sans être tenu de recourir à leur intermédiaire. — Payri c. Lapasset. — Monstaganem, 25 septembre ; Al-

ger, 18 décembre 1885, I, p. 384, 606. — Cie gén. Transatlantique c. Barban et Kramer. — Alger, 1er mai 1893, IX, p. 187.

29. *Commis. Directeur de société. Employé subalterne.* — Le directeur ou agent principal d'une compagnie au lieu où elle a une résidence est réputé agir pour le compte de cette compagnie. Mais cet agent ne peut déléguer lui-même un employé de ses bureaux pour remplir les formalités de douane, sous peine de courtage clandestin, quelle que soit à cet égard la bonne foi de cet employé. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique. — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260.

30. *Commis succursaliste.* — Le commis succursaliste étant celui qui, sur une place de commerce, s'occupe uniquement et exclusivement des affaires de la maison qui le commissionne, cette qualité ne peut pas être reconnue à celui qui s'occupe à la fois pour son compte personnel de commission et de consignation. Dès lors, il ne peut, sans s'immiscer dans les fonctions de courtier maritime, conduire des navires en douane à leur entrée ou à leur sortie du port. — Lebeau c. Le Bret. — Rennes, 9 janvier 1895, X, p. 774.

31. *Commis. Armateur étranger. Représentation exclusive.* — Si, aux termes de l'art. 14, livre I, titre VII, de l'ordonnance de la marine, les maîtres et marchands peuvent agir par eux-mêmes pour la conduite des navires, sans être tenus de recourir au ministère des courtiers maritimes, et si exceptionnellement le commis d'un armateur étranger, résidant dans la place et chargé exclusivement de l'y représenter pour toutes ses affaires dans ladite place, peut être admis à y faire la conduite des navires de cet armateur, cette exception ne saurait être étendue au commis d'un armateur étranger, alors qu'il n'est pas constaté que ce commis réside dans la place et y est chargé d'y représenter exclusivement l'armateur.— Courtiers maritimes de Rouen c. Steel. — Cassation, 17 mars 1886, I, p. 583.

32. *Employé subalterne de l'armateur.* — L'intervention d'un simple employé subalterne, qui n'est pas le représentant de l'armateur, mais auquel le consignataire et représentant réel de celui-ci a seulement donné le pouvoir de le suppléer en ce qui concerne toutes les opérations à effectuer en douane, constitue le délit d'immixtion dans les fonctions de courtier. — Rimet c. Courtiers maritimes de Bougie. — Cassation, 10 mai 1889, V, p. 14

33. *Mandataire. Absence de droit sur la marchandise.* — Si les armateurs doivent être autorisés à faire eux-mêmes ou à faire faire par un de leurs commis ou préposés les opérations de la conduite des navires qu'ils exploitent, ils ne peuvent charger de ces opérations un mandataire qui n'a aucun droit sur les marchandises. — Colombier c. Godet. — Bordeaux, 5 février 1890, VI, p. 24.

34. *Consignataire unique. Conduite.* — Le consignataire unique, propriétaire de la cargaison, a le droit de faire lui-même les opérations de la conduite sans l'intermédiaire des courtiers. — Létel c. Deglatigny et Larcher ;—Rouen, 28 décembre 1891, VII, p. 544.—Courtiers maritimes de Saint-Servan c. Choupant; — Cassation, 9 mai 1890, VI, p. 7. — Fages c. Nony ; — Alger, 24 mai 1889, VI, p. 33. — Haentjens c. Thomas ; — Poitiers, 27 août 1881, V, p. 26. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique ; — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260.

35. *Consignataire unique de la cargaison. Qualité fictive.* — Si les consignataires de l'entier chargement sont des marchands pouvant profiter de la réserve inscrite dans l'article 14, livre I, titre VII, de l'ordonnance de 1681, lequel les autorise à agir par eux-mêmes pour l'opération qui constitue la conduite du navire, et à ne pas se servir de l'intermédiaire des courtiers, il est nécessaire que cette qualité du consignataire ne soit pas fictive, et il appartient aux tribunaux de déjouer à cet égard les fraudes qui pourraient être commises au préjudice des courtiers. — Godet c. Colombier ; — Cassation, 22 novembre 1890, VI, p. 386. — Courtiers maritimes de Rouen c. D. ;— Rouen, 17 janvier 1887, II, p. 651.

36. *Consignataire unique de la cargaison. Traductions. Courtage clandestin.* — Le consignataire unique de la cargaison d'un navire a le droit, sans doute, de remplir les for-

malités nécessaires à la conduite en douane de ce navire. Mais, lorsque la traduction d'une pièce est nécessaire, ce consignataire doit représenter une traduction officielle faite par un courtier. A défaut, il se rend coupable de courtage clandestin, et le capitaine peut être lui-même condamné comme complice. — Renault c. cap. Gray. — Fécamp, 9 avril 1886, II, p. 163.

37. *Consignataire de la coque.* — Le consignataire unique de la coque a le droit de faire lui-même les opérations de la conduite, pourvu qu'il ne soit pas un simple mandataire de l'affréteur, choisi dans le but de faire les déclarations en douane en fraude de la loi et des courtiers maritimes. — Létel c. Deglatigny et Larcher ;— Rouen, 28 décembre 1891, VII, p. 544. — Courtiers maritimes d'Alger c. Mille et Cie Transatlantique ; — Alger, 7 juin 1890, VI, p. 260. — Fages c. Nony ;— Alger, 24 mai 1889, VI p. 33.— Courtiers maritimes de Saint-Servant c. Choupant ; — Cassation, 9 mai 1890, VI, p. 7.

38. *Consignataire de la coque. Simple agent maritime.* — Le consignataire de la coque ne peut intervenir, en cette qualité, pour les formalités à faire, soit à l'entrée du navire, soit à sa sortie sur lest, que s'il est le commis succursaliste ou le préposé spécial d'une maison de commerce, qu'il est chargé de représenter dans toutes les affaires pouvant le concerner sur la place où il réside. S'il n'est qu'un simple agent maritime ou recommandataire, il ne peut agir en douane sans porter atteinte au privilège des courtiers maritimes. — Liquidation Godet c. Courtiers maritimes et d'assurance près la Bourse de Bordeaux. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 725.

39. *Ami du consignataire.* — Le monopole des courtiers maritimes pour servir de truchements entre l'administration des douanes et les capitaines étrangers s'exerce dans toutes les circonstances où les employés de la douane font un acte de leurs fonctions à l'entrée et à la sortie des navires d'un port. Peu importe que le navire soit ou non amarré. Un ami du consignataire des marchandises, qui sert de truchement dans ces conditions, s'immisce dans les fonctions des courtiers maritimes.—Jouault c. Courtiers maritimes de Granville. — Cass., 6 novembre 1886, II, p. 396.

40. *Agent du chargeur. Déclaration en douane. Opération de conduite. Courtage clandestin. Consignataire de la coque. Qualité insuffisante.* — Les mandataires du chargeur d'un navire qui font, aux lieu et place de ce chargeur, mais sans l'assistance des courtiers maritimes, les déclarations en douane et autres opérations constitutives de la conduite des navires, se rendent coupables de courtages clandestins et encourent envers la corporation des courtiers une responsabilité pécuniaire, s'ils ne peuvent exciper ni de la qualité de commis succursalistes du chargeur dans la ville où a lieu l'expédition du navire, ni de la qualité de consignataires du chargement dudit navire. Et il en est ainsi, alors même qu'ils prétendraient être les consignataires de la coque du navire. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

41. *Agent du chargeur. Agissements concertés avec le chargeur. Responsabilité solidaire.* — Et le chargeur lui-même doit être déclaré responsable envers les courtiers des agissements de ses agents, quand ces agissements, dont il a principalement bénéficié, ont été organisés par lui de concert avec eux. La responsabilité qui, en pareil cas, est encourue par le chargeur et par ses mandataires est une responsabilité solidaire : ils doivent solidairement la réparation aux courtiers des contraventions qu'ils ont commises à leur préjudice. — Ibid.

42. *Privilège. Immixtion. Tolérance des douanes.* — Le fait de se présenter au bureau des douanes avec la procuration d'un armateur ou d'un capitaine de navire dont on n'est pas le représentant exclusif, d'y déposer des pièces en son nom et d'y faire pour lui les déclarations auxquelles il est tenu, constitue une immixtion dans les fonctions de courtier maritime. Celui qui s'est rendu coupable de cette usurpation de fonctions ne saurait être admis à invoquer en justice la tolérance de l'administration des douanes, ni les instructions particulières qu'elle peut donner à ses agents.— Lundberg c. Ministère pu-

blic. — Caen, 11 février 1885, I, p. 584.

43. *Traité franco-russe de 1874. Traitement de la nation la plus favorisée. Monopole.* — Le traité franco-russe de 1874, aux termes duquel « les capitaines et patrons de bâtiments français et russes seront réciproquement exempts de toute obligation de recourir dans les ports respectifs des deux Etats aux expéditionnaires officiels, et ils pourront, en conséquence, librement se servir soit de leurs consuls, soit des expéditionnaires qu'ils désigneront eux-mêmes, sauf à se conformer, dans les cas prévus par le Code de commerce français et le Code de commerce russe, aux dispositions auxquelles la présente clause n'apporte aucune modification », ne donne aux capitaines russes que les mêmes droits que ceux des capitaines français; et, comme ces derniers, ils sont obligés, pour les dernières opérations de la conduite, d'avoir recours au ministère des courtiers maritimes. — Colombier c. Godet et cap. Wills; — Nantes, 12 avril 1890, VI, p. 448. — Colombier c. Godet; — Bordeaux, 3 août 1892, VIII, p. 46.

44. *Traité franco-russe de 1874. Traité franco-anglais de 1882. Capitaine anglais.* — Si l'article 9 du traité de commerce et de navigation du 1er avril 1874, entre la France et la Russie, autorise les capitaines de leurs bâtiments à se servir, pour les opérations de conduite dans leurs ports respectifs, soit de leurs conseils, soit d'expéditionnaires désignés par eux-mêmes, c'est sous réserve des dispositions spéciales édictées par les codes de commerce de chaque nation. En conséquence, le traité franco-anglais du 28 février 1882, ayant assimilé à ce point de vue les navires anglais aux navires russes, les capitaines des navires anglais doivent se conformer à l'article 30 de notre Code de commerce et recourir dans les mêmes cas au ministère des courtiers maritimes. — Liquidation Godet c. Courtiers Maritimes et d'assurance près la Bourse de Bordeaux. — Cassation, 25 février 1895, X, p. 725.

45. *Courtage illicite. Amende. Taux du cautionnement.* — La loi du 28 ventôse an IX, art. 8, qui fixe au plus au sixième du cautionnement des courtiers, et au moins au douzième, l'amende encourue par ceux qui exercent illégalement les fonctions de courtiers, doit s'entendre du sixième ou du douzième du cautionnement au moment de la contravention. — Jouault c. Courtiers maritimes de Granville. — Cassation, 6 novembre 1886, II, p. 396.

46. *Courtage clandestin. Tribunaux de commerce. Compétence.* — Les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de l'action en dommages-intérêts intentée par un courtier contre le capitaine et le consignataire de la cargaison d'un navire, pour exercice de courtage clandestin. — Renault c. cap. Gray. — Fécamp, 9 avril 1886, II, p. 163.

CHAPITRE V

De la responsabité du Courtier maritime.

47. FRANCE.— *Capitaine. Représentation auprès des réclamateurs.*— Le courtier qui représente le capitaine auprès des réclamateurs ne contracte pas d'obligation personnelle ; mais il peut l'engager envers eux par ses agissements personnels. — Magasins Généraux de Paris c. Franque. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

48. *Affrètement. Mandat accepté. Exécution. Responsabilité.* — Le courtier maritime qui se charge de procurer l'affrètement d'un navire accepte un mandat et devient responsable de sa bonne exécution. — Lequellec et Joyau c. Laidain. — Nantes, 28 août 1885, II, p. 172.

49. *Affrètement. Absence de mandat. Responsabilité personnelle. Rupture de voyage. Demi-fret.* — Le courtier maritime qui affrète un navire, sans en avoir reçu le mandat régulier, est personnellement responsable des conséquences de son erreur, et du préjudice causé par lui à l'armateur. Ce préjudice a été déterminé par la loi qui accorde à l'armateur la moitié de son fret en cas de rupture du voyage avant le départ. — Prentout-Leblond et Boniface c. de Closmadeuc et Deliquaire. — Rouen, 9 janvier 1891, VI, p. 546.

50. *Affrètement. Rupture de voyage. Absence de faute.* — Le courtier qui a négocié l'affrètement d'un na-

vire, sur l'ordre formel de l'affréteur et aux conditions agréées par celui-ci, ne saurait être responsable de la rupture du voyage. Il n'a pas à se préoccuper des causes pour lesquelles l'affréteur n'a pu charger la cargaison en vue de laquelle l'affrètement a été fait. — P. et A. Legal c. Christiaens et Allaire. — Nantes, 18 mai 1889, V, p. 648.

51. *Capitaine. Mention sur son connaissement l'autorisant à charger sur le pont. Courtier. Non-intervention. Irresponsabilité.*— Le courtier, qui n'est pas intervenu à la modification du contrat de transport par laquelle le capitaine fait ajouter sur le connaissement qu'il a en mains, après coup, et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer les marchandises sur le pont, échappe à toute responsabilité. — Richarme c.cap. Vitiello, Crémieux et Cercle Belge. — Marseille, 18 janvier 1895, X, p. 617.

52. *Affrètement. Pontée. Concession aux affréteurs. Absence de mandat.*— Si le courtier maritime ne peut se rendre garant de l'exécution des marchés dans lesquels il s'entremet, il peut cependant représenter comme mandataire l'une des parties et répond alors des fautes qu'il commet en cette qualité ; notamment, il est responsable si, représentant les armateurs, il a concédé la pontée aux affréteurs sans y être autorisé par ses mandants.— Gondrand c. Leroy. — Douai, 7 juillet 1890, VIII, p. 520. Il est également responsable, dans ces conditions, envers l'affréteur de l'inexécution de la charte-partie. — Coquelin frères c. Gondrand.— Douai, 17 juillet 1890, VI, p. 136.

53. Angleterre. — *Charte-partie. Signature. Responsabilité.* — Le courtier qui signe une charte-partie au nom d'un tiers doit, en cas de dénégation de ce tiers, prouver qu'il a été régulièrement autorisé par lui ; sinon, il reste seul responsable envers l'armateur, alors même que sa bonne foi aurait été surprise par des courtiers intermédiaires entre ce tiers et lui. — Camill, Woolf et Haigh c. Stuart et Cie. — Cour sup. de judicature, 6 janvier 1891, VI, p. 703.

54. Danemark. — *Conclusion d'un affrètement. Lieu de chargement. Déclaration erronée. Affréteur responsable.* — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans que cependant l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier. Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 767.

55. Egypte. — *Nom du client. Défaut d'indication. Commissionnaire. Désignation postérieure. Inefficacité.* — Le courtier qui n'a pas nommé son client au moment de l'opération est responsable de l'exécution et considéré comme commissionnaire. En pareil cas, il ne peut appartenir au courtier de se soustraire lui-même, après coup, par une désignation ultérieure de son client, à la responsabilité qu'au moment de l'opération il a consenti à assumer vis-à-vis du contractant et que celui-ci avait d'une façon évidente intérêt à s'assurer. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Nageiar, Goar Lévy et Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

56. Tunisie. — *Signature d'une charte-partie. Autorisation télégraphique du capitaine. Validité.* — Lorsqu'un courtier signe une charte-partie par autorisation télégraphique du capitaine, et que celui-ci ne conteste pas la sincérité des télégrammes en vertu desquels le courtier a signé pour lui, le contrat d'affrètement est aussi valable que s'il portait la signature personnelle du capitaine. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

57. *Affrètement. Absence de mandat déterminé. Droit d'accepter les clauses usitées. Clause « franc d'avaries communes. » Langue étrangère.*

Validité. — Le courtier chargé de fréter un navire peut, à défaut d'un mandat restreint et déterminé, accepter les clauses usitées en matière d'affrètement, notamment la clause « franc d'avaries communes et réciproques ». Cette clause, une fois consentie par le mandataire du capitaine, est opposable à ce dernier, alors surtout qu'il a reçu sans protestation le double de la charte-partie qui lui était destiné et qu'il a exécuté sans réserves le contrat d'affrètement. C'est en vain que le capitaine voudrait opposer que la charte-partie, signée par son mandataire et renfermant la clause précitée, était écrite en langue étrangère, lorsqu'il résulte des circonstances de la cause que ledit capitaine n'a pu ignorer le contenu du contrat qui lui a été communiqué et qu'il a ratifié. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Ibid.

CHAPITRE VI

De la rétribution du Courtier maritime.

58. FRANCE. — *Taux. Conventions particulières. Ordre public. Nullité.* — Les décrets et arrêtés fixant les droits et émoluments des officiers ministériels constituent des dispositions d'ordre public auxquelles il ne peut être dérogé par des conventions particulières. En conséquence, celui à qui un courtier maritime réclame ses émoluments, conformément au tarif, ne saurait opposer des règlements précédents à un taux inférieur comme constituant une convention tacite applicable aux affaires postérieures. — Reynard c. Henderson frères. — Marseille, 2 mai 1890 ; Aix, 28 janvier 1891, VI, p. 451.

59. *Conduite. Formalités près des administrations. Timbres et menus débours. Rémunération supplémentaire.* — La conduite des navires comprend l'accomplissement des formalités à remplir auprès du tribunal de commerce, de la Douane et des autres administrations publiques et l'assistance à prêter au capitaine et à l'équipage suivant l'usage des lieux ; mais elle ne saurait comprendre les dépenses que les courtiers ont l'habitude de porter sous la rubrique de « timbres et menus débours ». D'après l'usage du Hâvre, la somme à réclamer au capitaine est fixée en bloc proportionnellement à la jauge du navire pour ces dépenses. — Cie Olsen c. Skram. — Hâvre, 17 juillet 1889, V, p. 370.

60. *Capitaine étranger. Truchement. Interprétation orale. Conduite. Indivisibilité.* — Les opérations des courtiers maritimes en ce qui concerne la conduite, c'est-à-dire l'interprétation orale près des différentes administrations publiques, sont indivisibles, et il suffit qu'un courtier ait été requis et ait prêté son ministère pour une seule des opérations qui rentrent dans la conduite d'un navire pour qu'il ait droit à la totalité des émoluments attachés à la conduite. Par suite, le capitaine, même au cas où le courtier l'a simplement assisté devant le président du tribunal de commerce pour traduire oralement le rapport de mer à l'équipage et interpréter l'affirmation de l'équipage relativement à ce rapport, n'est pas fondé à n'offrir au courtier qu'une vacation. Il en est ainsi, encore bien que le capitaine, parlant français, ait pu lui-même mettre son navire en douane et déposer son rapport français au greffe du tribunal de commerce. — Violette c. cap. Svensen ; — Hâvre, 6 avril 1886, II, p. 29. — Smith c. Spiers ; — Cass., 2 mai 1887, III, p. 17 ; Douai, 8 juin 1885, I, p. 356.

61. *Conduite. Opérations. Indivisibilité. Truchement. Traduction du manifeste. Droit distinct.* — Les opérations de la conduite sont indivisibles, mais le droit de servir de truchement et de traduire les manifestes est absolument indépendant de la conduite, en sorte qu'un courtier peut être chargé de traduire un manifeste sans avoir droit au courtage d'entrée ou de sortie. — Lételc. Deglatigny et Larcher. — Rouen, 28 décembre 1891, VII, p. 544.

62. *Manifeste. Traduction écrite. Droit fixe. Consignataire unique de la cargaison. Conduite. Perception du droit afférent. Obligation envers le courtier. Droit fixe.* — Le droit exclusif de traduction écrite est entièrement distinct du droit de service de truchement, qui seul fait partie de la conduite des navires. Et l'émolument à la perception auquel il donne lieu au profit du courtier est, dans les

cas analogues à ceux qui ont été prévus expressément par les ordonnances qui l'ont tarifé, un droit fixe de 10 francs par manifeste, ces textes, dont les expressions sont empruntées à l'art. 80 du C. com., ne devant pas être interprétés pour leur application dans un sens limitatif. Spécialement, le consignataire unique de la cargaison, qui, s'étant chargé de la conduite du navire, a perçu pour cet office le droit fixé par le tarif, ne doit au courtier sur cette somme, pour traduction du manifeste, qu'un droit fixe de 10 francs, quelle que soit l'importance du manifeste et quelle que soit aussi la disproportion pouvant exister entre cet honoraire et celui perçu par le consignataire pour la conduite du navire. — Leborgne c. Roullier. — Rennes, 9 juillet 1894, X, p. 405.

63. *Mandataire du fréteur. Non-lieu à l'application des tarifs. Simple rémunération.* — Le courtier maritime qui agit comme mandataire du fréteur, et non comme officier ministériel privilégié, n'a pas le droit de percevoir de l'affréteur la commission fixée par les tarifs pour l'affrètement d'un navire conclu par son intermédiaire. Et le courtier agit comme mandataire, et doit être rémunéré, s'il y a lieu, par son mandant, lorsqu'un contrat d'affrètement étant intervenu en Angleterre, pour un navire qui s'y trouvait lors de la convention, le courtier maritime n'a fait que présenter à la signature de l'affréteur la charte-partie rédigée en Angleterre. — Noë c. Polo et Cie. — Nantes, 20 décembre 1884, I, p. 150.

64. *Choix d'un courtier. Emploi d'un autre. Indemnité. Fixation.* — Le capitaine qui choisit un courtier pour l'entrée de son navire lui donne un mandat qu'il peut révoquer à sa volonté ; mais, s'il révoque ce mandat, il doit au courtier la rétribution des services qu'il a rendus jusqu'à la révocation et il appartient au tribunal de fixer cette rétribution. — Manjot c. Cornelissen et Languet et Cie. — Nantes, 26 décembre 1890, VI, p. 685.

65. *Navire étranger affrété par des Français. Courtages et frais de port des voyages antérieurs. Absence de privilège.* — Le courtier maritime n'a pas de privilège sur le navire étranger affrété par des négociants français, à raison des courtages et frais de port pour *voyages antérieurs*, alors qu'il sait que ses véritables débiteurs sont lesdits affréteurs seuls, auxquels seuls, du reste, il a fait confiance. Mais il a privilège sur le fret et le navire à raison du courtage et des frais de port pour le dernier voyage ou voyage en cours. — Bérard c. Christiansen, Waage et Touchard-Lallemand. — Hâvre, 21 avril 1892, VII, p. 153.

66. BELGIQUE. — *Déclaration du steamer à l'entrée. Courtage. Taux usuel d'Anvers.* — Le taux usuel du courtage à Anvers pour déclarer un steamer à l'entrée est l'ancien tarif officiel d'avant 1867, qui fixe ce taux à 37 centimes 1[2 par tonneau de jauge. — Cap. Thomson c. Walford et Cie. — Anvers, 20 novembre 1889, V, p. 532.

67. « *Ship business* ». *Rémunération. Tarif. Usage d'Anvers.* — Pour la rémunération des services du « ship business », le tarif de cinq guinées, adopté expressément dans quelques chartes-parties anglaises, ne peut pas être considéré comme étant devenu le tarif usuel du port d'Anvers, devant servir à suppléer au silence des parties. — Gattorno et Cie c. cap. Elders. — Bruxelles, 13 décembre 1892, VIII, p. 404.

68. DANEMARK. — *Avance des droits de douane. Commission due.* — Lorsque le courtier du navire a fait l'avance des droits de douane, dans l'intérêt du consignataire, pour que le navire ne fût point arrêté, sa réclamation du courtage est légitime. — Bjerre c. Bech. — Copenhague, 15 octobre 1884, III, p. 355.

Voir aussi : *Affrètement, Appel, Armateur, Capitaine, Consignataire de la cargaison, Hypothèque maritime, Navire, Privilège, Vente.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Affrètement, 24, 25, 48, 49, 50, 52, 54, 57.
Affréteur, 15, 18.
Agent, 15, 17, 20, 38, 40, 41.
Algérie, 1.
Amende, 45.
Appel, 11.
Armateur, 31.
Capitaine, 14 et s., 26, 47, 51, 60.
Cautionnement, 47.
Cession, 12, 13.
Charge, 12, 13.
Chargement sur le pont, 51, 52.
Chargeur, 41.
Charte-partie, 17, 23, 53, 56.
Château d'Oléron, 2.
Choix, 14 et s., 64.
Clause d'adresse, 21, 22.
Clause « franc d'avarie commune», 57.
Commis, 28 et s.
Commissionnaire, 55.
Compétence, 46.

Consignataire de la cargaison, 34 et s., 39, 62.
Consignataire de la coque, 37, 38, 40.
Délaissement, 10.
Demi-fret, 49.
Droit fixe, 62.
Droits, 2 et s.
Droits de douane, 68.
Etranger, 31, 60, 65.
Frais de port, 65.
Intermédiaire, 27.
Intervention, 13.
Intervention forcée, 11.
Mandat, 48, 49, 52, 57.
Mandataire, 33, 63.
Manifeste, 9, 61, 62.
Nomination, 1.
Ordre public, 58.
Port de Bouc, 5.
Port de Landerneau, 3.
Port de Rouen, 6.
Port du Hâvre, 4.
Privilège, 24 et s.
Rupture du voyage, 50.
Ship business, 22, 67.
Surestaries, 18.
Timbres, 59.
Traduction, 8, 9, 36, 61, 62.
Traité franco-anglais, 44.
Traité franco-russe, 43.
Tribunaux de commerce, 46.
Usage, 10.
Usage d'Anvers, 67.

CRÉDIT MARITIME.

Congrès de Gênes. Résolutions. — VIII, p. 175.

CRIQUEUR. — Voir : *Avarie commune*.

CUIRS. — Voir : *Capitaine*, *Avarie*.

D

DANEMARK.

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — IV, p. 225.
2. Déclaration intervenue avec la France pour régler le paiement des salaires et le traitement des successions des marins absents ou décédés. — II, p. 92.
3. Modifications aux droits de douanes sur les sucres, le pétrole, etc. — VII, p. 629.
4. Règlement du port d'Isafiord (Décis. min. d'Islande, 28 juin 1887). — IV, p. 106.
5. Règlement sur l'importation des sons. — IX, p. 794.
6. Des effets dans le droit danois des engagements contractés par le capitaine (M. L. Beauchet). — V, p. 546.
7. Du connaissement dans le droit danois (M. L. Beauchet). — V, p. 543.

DANUBE. — Voir : *Navigation*, *Roumanie*.

DÉCHARGEMENT.

CHAPITRE I
Législation.

1. Allemagne. — Délais de déchargement pour les navires à Brême (Loi du 12 mai 1883). — II, p. 252.
2. Délais de déchargement pour les navires dans le port de Hambourg. — I, p. 84.
3. Déchargement ne devant commencer ni la nuit, ni à une heure inusitée. Règles de Hambourg. — I, p. 280.
4. Manquant. Estimation de la valeur des marchandises. Règles de Hambourg. — I, p. 280.

CHAPITRE II
Doctrine.

5. France. — Réclamations simultanées avec le déchargement. (M. Marais). — V, p. 286.
6. Réclamations postérieures au déchargement (M. Marais). — V, p. 288.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

7. *Déchargement rapide. Cours de la planche 24 heures après l'arrivée en rade. Point de départ.* — Quand une charte-partie contient à la fois la clause que la planche courra vingt-quatre heures après l'arrivée en rade, s'il n'y a pas assez d'eau pour entrer au port à la première marée, et la clause que le déchargement doit se faire en toute rapidité, tout allègement étant aux frais et risques de la marchandise, la planche a pour durée le temps matériellement nécessaire au déchargement. Elle court tant en rade qu'à quai, mais elle est suspendue pendant que le navire entre au port et se place

à quai. — Sherwood c. Woussen et Cie et Dewulf-Cailleret et fils. — Douai, 8 mai 1891, VII, p. 388.

8. *Heures de planche. Point de départ. Charte-partie. Renvoi à l'usage du port de déchargement. Usage de Rouen. Accomplissement des formalités. Reprise du travail.* — Lorsque la charte-partie d'un navire, à destination de Rouen, porte que le temps pour décharger ne commencera que lorsque le navire sera mis en douane et prêt, conformément à l'usage du port de décharge, les heures de planche doivent être comptées, suivant l'usage de Rouen, à partir de la première reprise du travail après l'accomplissement des formalités, soit de 2 heures du soir et de 7 heures du matin en été et 8 heures du matin en hiver. Il en est ainsi que le navire soit chargé de charbon ou de toute autre marchandise. — Malandrin c. Green Holland. — Rouen, 4 juillet 1892, VIII, p. 296.

9. *Jours de planche supplémentaires en cas de besoin. Interprétation.*— Lorsque, aux termes des accords entre l'armateur et les réclamateurs, il est stipulé que ces derniers auront, en outre du délai imparti par la charte-partie, deux jours supplémentaires pour débarquer, mais seulement en cas de besoin, c'est aux réclamateurs, et non au capitaine, qu'il appartient de décider si les jours supplémentaires employés au déchargement étaient ou non nécessaires. — Gwentland Steam Ship c. Grands Moulins de Corbeil; — Rouen, 29 avril 1891, VII, p. 25. — Cap. Harrisson c. Woussen; — Dunkerque, 1er février 1891, VII, p. 520.

10. *Starie. Délai. Renvoi à l'usage du port de reste. Usage suranné. Loi des parties.* — Quand la charte-partie se réfère, pour la durée de la planche, à l'usage du port de déchargement, cet usage doit être appliqué comme loi des parties, alors même qu'il serait établi que cet usage est suranné et en contradiction avec les exigences du commerce et les facilités nouvelles de déchargement qu'offre le port. — Cap. Watson c. Dewulf-Cailleret et fils. — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 727.

11. *Starie. Délai. Usage de Dunkerque.* — Le délai de planche en usage à Dunkerque est de quinze jours. L'usage qui doit proportionner la planche à la portée du navire n'est pas encore définitivement fixé. — Cap. Webber c. Pauwels et Debacker; — Douai, 21 juillet 1893, IX, p. 462. — Cap. Watson c. Dewulf-Cailleret; — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 727.

12. *Starie. Absence de délai prévu. Réceptionnaire. Déchargement rapide. Obligation.* — Lorsqu'aucun délai de starie n'a été prévu au connaissement, le réceptionnaire n'en est pas moins tenu de procéder au déchargement avec toute la célérité nécessitée par l'intérêt du navire, à peine de surestaries. — Cap. Rey c. Hubscher et les Docks.— Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

13. *Starie. Délai. Voiliers. Usage du Hâvre.* — L'usage du port du Hâvre est de prendre, pour base des délais impartis pour le chargement et le déchargement des navires, les règlements établis par les arrêtés préfectoraux; spécialement, pour les voiliers jaugeant de 1,751 à 2,000 tonnes, le délai est de dix-neuf jours. — Cap. Sclater c. Génestal et Delzons.— Hâvre, 25 novembre 1890, VI, p. 436.

14. *Starie. Délai. Voilier. Usage du Hâvre. Clause de débarquement rapide.* — Mais, alors même que la charte-partie énonce que le déchargement se fera avec célérité, le capitaine a le droit de profiter de tout le délai qui lui est imparti par ces arrêtés. — Cap. Sclater c. Génestal et Delzons. — Ibid.

15. *Starie. Calcul. Arrêté du préfet. Règlement de la Chambre de commerce. Usage.* — On ne peut invoquer, comme ayant constitué un usage limitant la quantité de marchandises qu'un navire peut débarquer par jour, un arrêté du préfet de la Gironde et un règlement de la chambre de commerce. — Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

16. *Place désignée par le capitaine du port.* — Le capitaine ne commet aucune faute en débarquant la marchandise au lieu qui lui a été assigné par le capitaine du port. Il remplit toute son obligation en offrant aux réclamateurs de se déplacer à leurs risques et périls. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier, 1892, VII, p. 675.

17. *Lieu et mode au choix du capitaine. Déchargement aux Docks. Excédent de frais.* — A défaut de convention contraire, le choix du lieu et du mode de déchargement appartient au capitaine ; les consignataires ne peuvent lui imposer contre son gré le débarquement dans les Docks, qui peut entraîner des frais supérieurs à ceux du débarquement sur les quais libres. En conséquence, lorsque c'est sur la demande expresse des consignataires que le chargement a été effectué dans les docks, le capitaine a le droit de leur réclamer l'excédent de frais qui en est résulté. — Cap. Giacopello c. Perdomo et Cie. — Marseille, 14 octobre 1887, III, p. 447.

18. *Lieu du déchargement. Choix du capitaine. Décharge aux Docks.*— Quand un navire est porteur d'un chargement à cueillette, destiné à plusieurs consignataires, et que les connaissements n'indiquent pas que la marchandise devra être délivrée à un endroit spécial du port de destination, il appartient au capitaine de choisir l'endroit de ce port qui lui paraît le plus convenable pour opérer son déchargement. On ne peut notamment, en pareil cas, reprocher au capitaine d'avoir conduit son navire dans les bassins des Docks et d'y être resté malgré l'encombrement qui mettait obstacle au débarquement immédiat ; on ne peut surtout le lui reprocher, lorsqu'à son arrivée, ledit capitaine n'a reçu aucun ordre d'aucun des consignataires, et lorsque ces derniers, loin de protester contre le choix des bassins de la Compagnie des Docks, l'ont, au contraire, approuvé, en commandant eux-mêmes de suite à ladite Compagnie le débarquement de leurs marchandises respectives. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

19. *Lieu du déchargement. Plusieurs destinataires. Choix du capitaine.* — Lorsqu'un navire arrive dans un port avec un chargement à cueillette pour divers destinataires, et qu'il n'existe pas d'accords particuliers imposant au capitaine un lieu spécial de débarquement, les consignataires d'une partie de la cargaison, fussent-ils même la majorité, ne peuvent obliger ledit capitaine à effectuer son débarquement dans les Docks ou dans tout autre lieu qu'il leur plairait de désigner. En pareil cas, le capitaine conserve la faculté absolue de débarquer et de délivrer son chargement à l'endroit du port qui lui paraît le plus convenable pour les intérêts dont il est chargé et l'utilité des opérations à accomplir. — Choulan et Ferrier c. cap. Seorgie. — Marseille, 9 février 1887, II, p. 700.

20. *Lieu du débarquement. Choix. Division entre les consignataires. Capitaine. Charte-partie. Clause autorisant le choix de l'emplacement.* — A défaut d'unanimité entre les consignataires sur le choix de l'emplacement où doit se faire le débarquement, c'est au capitaine qu'il appartient de choisir cet emplacement en s'inspirant de l'intérêt général de la cargaison et de celui de son navire. Il en est ainsi alors même qu'une clause de la charte-partie autorise les affréteurs à faire ce choix, et que la majorité en nombre et en quantité des consignataires, qui représentent ces affréteurs, aurait signifié au capitaine qu'elle n'acceptait pas le choix fait par le capitaine sur les indications de la minorité des consignataires. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

21. *Lieu du débarquement. Insuffisance d'eau à l'entrée. Déchargement au quai de marée.* — Quand il est établi qu'en profitant de la plus haute marée qui a suivi son arrivée en rade, le capitaine aurait pu faire pénétrer son navire dans un bassin du port de destination, ledit capitaine ne saurait prétendre avoir terminé son voyage en se mettant à quai dans l'avant-port. Un quai de marée n'est pas, en effet, un lieu ordinaire de déchargement, il ne sert à cet usage qu'en cas d'accident ou d'une nécessité régulièrement prouvée. En conséquence, le capitaine doit supporter les frais extraordinaires de déchargement qu'il a ainsi occasionnés, et il doit les subir surtout quand la charte-partie ne contient pas la clause que « le navire sera toujours à flot. » — Carpenter c. Bourdon. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 670.

22. *Direction. Capitaine. Transbordement. Fautes. Armateur. Clause d'exonération.* — Le capitaine est le préposé de l'armateur pour le

chargement et le déchargement du navire, et, en faisant au départ surveiller l'arrimage par un de ses employés et en organisant à l'arrivée un système de transbordement, l'armateur ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandise. En conséquence, les fautes commises dans ces diverses opérations ne sauraient engager la responsabilité de l'armateur, qui s'est exonéré dans le connaissement des fautes du capitaine.— Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

23. *Réclamateur. Marchandises. Disposition.* — En principe, le réclamateur qui prend ses marchandises des mains du capitaine a le droit d'en disposer, de les déposer sur ses propres rances ou celles de son loueur, s'il se présente avant le commencement du déchargement du steamer avec son connaissement et son matériel.— Gondrand c. Chargeurs-Réunis. — Dunkerque, 28 février 890, VII, p. 670.

24. *Déchargement par le capitaine. Retard du destinataire. Droit de mettre sur des rances.* — Si le réclamateur ne se présente pas avant le commencement du déchargement avec son connaissement et son matériel, le capitaine est autorisé à déposer les marchandises sur ses propres rances et à les couvrir dans l'intérêt du propriétaire. — Gondrand c. Chargeurs-Réunis. — Ibid.

25. *Déchargement. Diligence du capitaine. Obligations du réceptionnaire. Usages de Bordeaux.* — D'après les usages de Bordeaux, le déchargement est fait à la diligence du capitaine. S'il a une place à quai, il met la marchandise à terre, laissant au consignataire le soin de recevoir la marchandise sous palan, de la trier et de la mettre à l'abri à ses frais. Lorsqu'on opère au large, le réceptionnaire doit tenir constamment le long du bord des allèges en nombre suffisant pour recevoir tout ce que le capitaine peut présenter sous palan. — Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

26. *Charte-partie. Renvoi à l'usage du port de reste. Application à la durée du déchargement.* — Lorsque la charte-partie stipule que le déchargement doit se faire selon les usages du port de reste, on doit appliquer ces usages à la durée aussi bien qu'au mode de déchargement, dont cette durée dépend d'ailleurs, et cela bien que le contrat prévoie la même indemnité de retard au débarquement qu'à l'embarquement. — Cap. Webber c. Pauwels et Debacker. — Douai, 21 juillet 1893, IX, p. 462.

27. *Charte-partie. Clause imprimée. Clause manuscrite. Interprétation en faveur de cette dernière.* — Lorsqu'une charte-partie porte une clause imprimée d'après laquelle le chargement doit être amené le long du bord et retiré du long du bord aux frais du négociant, et une clause manuscrite mettant le déchargement aux frais du capitaine, il y a lieu de décider que la première clause a été restreinte, par la volonté des parties, au seul fait de l'embarquement, et que c'est conformément à la seconde, c'est-à-dire aux frais du capitaine, que le débarquement doit avoir lieu. — Diego Montagno c. Jackson et cap. Weber. — Marseille, 22 février 1888, IV, p. 306.

28. *Charte-partie. Clause de déchargement le long du bord. Connaissement. Clause de livraison à quai. Obligation de mettre bord à quai.* — Lorsque, d'après la charte-partie, le débarquement doit se faire le long du bord, mais que le capitaine s'est engagé, sur le connaissement, à livrer la cargaison à quai, cette clause a pour effet de l'obliger, contrairement aux conditions premières du contrat, à mettre bord à quai, et, à défaut, de le rendre responsable des frais de transbordement ou d'allèges que le chargeur, par cette mention, a entendu épargner au consignataire. — Gairard c. cap. Lloyd. — Marseille, 24 octobre 1893, IX, p. 543.

29. *Connaissement. Renvoi à d'autres connaissements. Frais de déchargement mis à la charge des destinataires. Loi des parties.*— La clause, inscrite au bas du connaissement, que les chargeurs acceptent les clauses et conditions des connaissements d'une compagnie de transports, a pour effet, en l'absence de modification apportée à ces clauses, de les rendre applicables dans leur entier. La clause en vertu de laquelle le débarquement

sera fait par les armateurs, et qui fixe à 1 fr 50 par tonneau de mer les frais afférents à payer par les destinataires, fait donc la loi des parties qui se sont référées aux connaissements où elle se trouve exprimée. — Duménil-Leblé c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 juillet 1893, IX, p. 201.

30. *Clause de déchargement rapide. Cour d'appel. Pouvoir d'appréciation.* — La Cour d'appel n'excède pas son pouvoir d'appréciation en interprétant une clause de la charte-partie d'après laquelle le déchargement devra se faire « avec toute la célérité possible ». — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

31. *Clause de déchargement le long du bord. Reconnaissance de la marchandise. Obligations du capitaine.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que la cargaison sera délivrée le long du bord, où la responsabilité du navire cessera, c'est au capitaine, débiteur de l'obligation de livrer la quantité qu'il a reçue, dans l'espèce des bois, à prendre les mesures nécessaires pour faire procéder, contradictoirement avec les réceptionnaires, à la reconnaissance des objets qu'il délivre, au fur et à mesure de leur débarquement. S'il ne fait pas ainsi, il doit être réputé suivre la foi des réceptionnaires, et il ne peut invoquer sa propre négligence, pour se dispenser d'une justification dont la charge lui incombe. Il est donc mal fondé à soutenir que ce sont les réceptionnaires qui doivent faire constater, au moment même où la marchandise quitte le bord du navire, les manquants dont ils se plaignent, et à repousser leurs réclamations parce qu'elles ne se sont produites que postérieurement. — Cap. Jones c. Lataste et Cie. — Bordeaux, 10 novembre 1888, IV, p. 560.

32. *Clause « aussi vite que le navire pourra décharger ». Retard du réclamateur. Surestaries.* — Lorsque la charte-partie stipule que « le déchargement s'effectuera aussi vite que le navire pourra décharger », le réclamateur qui, sans motif légitime, ne commence le déchargement que deux jours après l'offre de la marchandise à lui faite par le capitaine, commet une faute. Il doit payer des surestaries pour ces deux jours de retard, alors même que le déchargement se trouve terminé avant l'expiration du délai fixé par le règlement du port. — Cap. Wietnig c. Cie Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 31 mai 1886, II, p. 296.

33. *Clause de déchargement avec célérité. Usages du lieu. Inapplication. Appréciation du juge.* — Lorsqu'une charte-partie stipule, sans indication de surestaries ni même de jours de planche, que le déchargement du navire devra se faire au port d'arrivée avec toute la célérité possible, cette stipulation expresse indique que les contractants n'entendaient pas se référer à l'usage des lieux, mais comprennent un délai aussi bref que la nature du travail à faire le permettait. En pareil cas, il appartient au juge d'apprécier le délai dans lequel le déchargement devait être effectué. — Saint frères c. Curry. — Douai, 24 novembre 1890, VI, p. 515.

34. *Clause de déchargement aux frais et risques des réclamateurs. Usages du Hâvre. Frais.* — La clause d'un connaissement portant que « le navire aura la faculté de décharger jour et nuit et d'arrimer les marchandises sur le quai ou sous les hangars sans avis préalable aux réclamateurs, avant pesage, quand il doit être fait par le navire, le tout aux risques et aux frais des réclamateurs, nonobstant tout usage ou règlement contraire du port de décharge », a pour but de déroger à l'usage qui met à la charge du navire les frais de débarquement, et de les faire supporter aux réclamateurs. — Cunard c. Ephrussi et Cie. — Hâvre, 5 novembre 1889, V, p. 495.

35. *Clause de déchargement aux risques de la marchandise. Gabarier capable. Engins suffisants. Avaries. Transporteur irresponsable.* — Lorsque le transporteur a stipulé qu'il aurait la faculté, soit de délivrer à bord les marchandises, soit d'en opérer lui-même ou d'en faire opérer le déchargement par un entrepreneur ou batelier de son choix, et que, dans tous les cas, le débarquement aurait lieu aux frais, risques et périls de la marchandise, il cesse d'être responsable de la marchandise remise au port de destination à un gabarier convenablement choisi, c'est-à-dire ayant tous

les engins et le matériel nécessaires pour opérer le déchargement dans de bonnes conditions et ayant les capacités requises et généralement reconnues pour effectuer les transports qui lui sont confiés. — Recagno Olcèze et Cazeneuve c. Messageries maritimes, Benazet, Hun et Geoffre. — Bordeaux, 28 décembre 1894, X, p. 787

36. *Clause de déchargement aux risques du réclamateur. Absence. Consignataire du navire. Dépôt des marchandises sous prélarts. Avaries. Irresponsabilité.* — Lorsqu'il est stipulé dans un connaissement que les marchandises seront reçues des palans du navire par les réclamateurs aussitôt qu'elles se présenteront sous la main dans le déchargement et qu'autrement le capitaine ou son consignataire sera libre de les débarquer et de les mettre en magasin ou sur quai aux frais et risques du réclamateur, le consignataire du navire, lorsqu'un réclamateur ne se présente pas au débarquement, est en droit de ne pas faire nommer de séquestre et de déposer la marchandise sur le quai. En conséquence, le consignataire qui, en l'absence du réclamateur au débarquement, a déposé sur le quai des marchandises (dans l'espèce des sacs de farine), en les plaçant sous prélarts et sur pavages, satisfait à ses obligations, et, si les marchandises se sont trouvées avariées par la pluie ou les intempéries, ne saurait en être déclaré responsable, l'avarie et les frais restant pour le compte du réclamateur par l'effet de la clause du connaissement. — Cie Cunard c. Dupaquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VIII, p. 299.

37. *Clause autorisant le capitaine à décharger aux risques et périls des réclamateurs. Mise en magasin. Convention préférable aux usages.* — La clause portant que, « si les marchandises n'étaient pas prises en possession par les consignataires ou leurs fondés de pouvoirs aussi vite que le vapeur était prêt à décharger, elles seraient mises à terre, emmagasinées au port de destination aux risques et frais des propriétaires des marchandises », est licite et fait la loi des parties. Il n'y a pas lieu, dès lors, pour le capitaine de tenir compte de l'usage au port de débarquement prescrivant la mise sous séquestre des marchandises pour le cas où elles ne seraient pas immédiatement réclamées. — Cap. Whiteway c. Deroster. — Douai, 10 janvier 1889, IV, p. 529.

38. *Clause de délivrance par le consignataire du navire. Faculté de décharger jour et nuit. Encombrement du quai. Frais supplémentaires.* — Lorsque, d'après les connaissements, la délivrance de la marchandise aux réclamateurs doit être effectuée par le consignataire du navire, et que le capitaine est autorisé à décharger jour et nuit, contrairement aux usages du port, l'armateur ne saurait se faire indemniser par les réclamateurs des frais occasionnés par l'encombrement du quai et les difficultés du pesage, si les opérations qui ont entraîné ces frais ont été ordonnées par le capitaine et si l'armateur ne prouve pas que le consignataire a refusé à un moment quelconque de recevoir sous palan pour compte des réclamateurs. — Elder Dempster et Cie c. Réclamateurs. — Hâvre, 29 mars 1893, VIII, p. 680 ; Rouen, 27 mai 1893, IX, p. 14.

39. *Clause de déchargement par le capitaine. Réclamateurs. Retard à l'enlèvement. Capitaine. Droit d'arrimer avant pesage. Frais d'arrimage.* — Lorsque le connaissement permet au capitaine, en cas de retard de la part des réclamateurs, à enlever la marchandise après pesage, d'arrimer sur quai à leurs frais et risques, le capitaine est en droit, dans l'hypothèse d'un encombrement du quai qui se produit au cours du déchargement par la faute des réclamateurs ou pour toute autre cause, de continuer à débarquer et d'arrimer dorénavant la marchandise avant tout pesage, sans qu'il y ait lieu d'appliquer les règlements et usages du port concernant les délais de déchargement. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

40. *Clause « déchargement sans délai et aux usages du port ». Usages de Bordeaux. Déchargement à la diligence du capitaine. Inexécution. Surestaries.* — La clause de la charte-partie, portant que « le déchargement se fera sans délai et aux usages du port », a pour effet de confier la marche de l'opération à la diligence du

capitaine, et de la garantir contre tout délai, c'est-à-dire contre tout fait provenant des réceptionnaires. Si donc ceux-ci ont entravé le déchargement en ne fournissant pas un nombre d'ouvriers et d'allèges suffisant pour utiliser les quatre panneaux du navire, le capitaine a droit à des surestaries. — Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

41. *Déchargement « à la diligence du capitaine ». Droit de mise à quai. Retard. Surestaries.* — Il n'y a pas lieu à surestaries quand la charte-partie porte que la marchandise doit être déchargée aussi vite que le capitaine peut la déliver soit de jour ou de nuit, ou qu'elle sera mise à quai ou en bélandres par le capitaine aux frais et risques du réclamateur. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton ; — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675. — Cap. Ellington c. Dewuf - Cailleret et fils ; — Dunkerque, 27 décembre 1892, VIII, p. 536. — Farror Graves et Cie c. Dennis et Réclamateurs ; — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 684. — Britannic Steam Shipping Cy c. Réclamateurs ; — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

42. *Capitaine. Autorisation de décharger à défaut du réclamateur. Ouvriers inactifs. Salaire. Répétition. Non-lieu.* — Le capitaine qui était autorisé à opérer lui-même le débarquement ne peut répéter contre le réclamateur le salaire des ouvriers qu'il a laissés inactifs pendant l'absence de ce dernier. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

43. *Déchargement avec célérité. Réclamateur. Droit de recevoir sous palan.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à décharger la marchandise à l'arrivée, dans quelque dock et sur quelque quai que ce soit ou sur allèges, aux frais et risques des consignataires depuis la prise en cale, ne saurait avoir en vue que le cas où ceux-ci seraient négligents ou ne se présenteraient pas sans retard pour commencer la réception de leurs marchandises selon le mode de débarquement auquel ils peuvent avoir droit et intérêt. Mais elle ne peut priver le destinataire, à qui aucune négligence ou aucun retard n'est imputable, du droit qui lui appartient toujours, à moins de clause contraire formellement exprimée, de recevoir sa marchandise sous palan. — Waller et Cie c. Mitchell et Henderson ; — Marseille, 26 juillet 1887 ; Aix, 30 janvier 1888, III, p. 205 et 569. — Robertson c. Lecoq ; — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576. — Cap. Milnes c. Rœderer ; — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706. — Peters c. Busch ; — Cassation, 10 juin 1890, VI, p. 8.

44. *Déchargement avec célérité. Réclamateurs. Réception sous palan. Nuit et jour férié.* — .... Ni l'obliger à la recevoir la nuit ou un jour férié. — Sauze c. Cyprien Fabre. — Marseille, 5 mars 1890, V, p. 669.

45. *Clause « déchargement à la diligence du capitaine ». Déchargement sous palan. Retard. Faute des réclamateurs. Preuve à faire.* — C'est au capitaine à prouver que le réclamateur n'a pas pris la marchandise sous palan aussi vite que le capitaine la lui présentait. La clause « à la diligence du capitaine » met le capitaine dans l'obligation de prouver au déchargement que la lenteur y apportée provient du fait des réclamateurs. — Cap. Largouet c. Dewulf-Cailleret. — Dunkerque, 1er mai 1888, IV, p. 29.

46. *Déchargement avec célérité. Absence de droit de recourir à un tarif exceptionnel. Retard du destinataire. Capitaine. Droit de se faire autoriser par justice à débarquer rapidement.* — La clause du connaissement, d'après laquelle « le déchargement doit être fait avec célérité », constitue une simple obligation imposée au destinataire ou consignataire de la marchandise ; cette clause n'a pas pour effet de donner au capitaine la direction du débarquement ; elle ne lui permet pas notamment de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter de l'application du tarif généralement suivi. Notamment, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger des sacs de blé d'après le tarif spécial n° 4, alors surtout que, depuis l'adoption par la Compagnie des Docks du nouveau tarif 445 bis, généralement appliqué par les importateurs, ceux-ci ne réclament qu'exceptionnellement le tarif n° 4 précité. — Thompson c.

Waller et Cie et Cie des Docks. — Aix, 16 mars 1887, III, p. 30.

47. *Clause de déchargement par le capitaine. Ordres séparés donnés par le capitaine et le consignataire. Différence de tarif. Usages de Marseille.* — La clause du connaissement d'après laquelle l'embarquement et le débarquement des marchandises seront exclusivement opérés par les soins du capitaine, conformément aux usages du port de départ ou de destination, ne concède pas au capitaine le droit de choisir au préjudice des consignataires des mesures entraînant des frais plus élevés que celles qui pourraient être adoptées ou que les consignataires voudraient adopter, si d'ailleurs, en adoptant ces dernières mesures, l'embarquement ou le débarquement ont lieu dans les conditions de célérité qu'exige la navigation à vapeur. Notamment, le capitaine n'a pas le droit, contrairement à la volonté des consignataires, de faire décharger la marchandise par la Compagnie des Docks, d'après un tarif exceptionnel, au lieu de se contenter du tarif communément adopté. Ainsi, à Marseille, un capitaine ne peut faire décharger la cargaison de son navire d'après le tarif spécial n° 4, alors que les consignataires ont réclamé l'application du tarif général. L'excédent des frais est à la charge du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie Nationale de navigation et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 25 avril 1888, IV, p. 74.

48. *Contrà :*— Le réclamateur doit supporter l'augmentation de prix des frais de débarquement lorsqu'il ne s'est pas présenté pour recevoir, et que, d'autre part, le capitaine justifie avoir payé la somme qu'il réclame pour ce travail. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

49. *Clause d'enlèvement aussi vite que le capitaine pourra délivrer. Faculté de mettre à terre. Frais de débarquement et de triage. Charge des réclamateurs.* — Lorsqu'il est stipulé dans les connaissements que les marchandises devront être enlevées aussi vite que le capitaine pourra les délivrer, et que, sinon, il aura la faculté de les mettre à terre, les réclamateurs qui ne se sont pas mis en mesure d'enlever leurs marchandises dans les conditions indiquées, sont tenus de supporter les frais du débarquement opéré par les soins du capitaine, ainsi que les frais de triage des marchandises à terre. Il en est ainsi surtout lorsque le déchargement s'est opéré d'une manière normale et sans une précipitation exagérée. — Cap. Berg c. Réclamateurs.— Dunkerque, 25 mars 1890, VI, p. 150.

50. *Clause de livraison. Clause de déchargement rapide par le capitaine. Conciliation. Frais. Charge du destinataire.* — Lorsque, dans un affrètement, il est stipulé, d'une part, que la cargaison sera reçue sous palan par le destinataire, et, d'autre part, que l'armateur se réserve le droit de faire opérer lui-même le débarquement par les moyens les plus rapides, cette dernière clause n'est pas une contradiction de la première, mais doit, au contraire, se concilier avec elle. En conséquence, les frais du débarquement, même fait par l'armateur, sont payables par le destinataire, en vertu de la clause de livraison sous palan. — Billaud c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 16 avril 1885, I, p. 126.

51. *Bois. Franco-bord. Présentation des poutres à la sortie du sabord. Usages.* — Quand il a été convenu qu'un chargement de bois serait délivré franco-bord (*frei von bord*), le capitaine remplit suffisamment ses engagements et se conforme aux usages du port, en présentant les poutres à leur sortie du sabord. Il en est ainsi surtout quand les bois embarqués par le sabord ne peuvent, pour la plupart, sortir du navire que de la même manière. En conséquence, les réclamateurs ne peuvent exiger du capitaine le remboursement des frais qu'ils ont dû faire pour prendre les bois à la hauteur du sabord. — Cap. Birbaum c. Ogez. — Dunkerque, 12 octobre 1886, II, p. 417.

52. *Charbon. Pesage. St-Nazaire. Usages. Entrepreneur de déchargement. Manquants. Irresponsabilité.*— L'usage à Saint-Nazaire étant, entre acheteurs et vendeurs de charbons, de régler, soit sur le poids des connaissements sans déduction d'un tant pour cent pour le déchet de route, soit sur le poids trouvé chez l'acheteur, le pesage au débarquement se trouve en fait supprimé. L'entrepreneur de dé-

chargements ne peut, par suite, être déclaré responsable de manquants sur les quantités livrées à la sortie du navire. — Davies c Sémelin et Nouteau, Van Duym et Cie. — Nantes, 12 août 1890, VI, p. 559.

53. *Cotons. Empilage à quai à la charge du navire. Frais de livraison remboursables au consignataire. Taux.*— D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage restent à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés au consignataire par les réclamateurs, à raison de 0 fr. 30 par balle. Il en est ainsi, même si le connaissement porte que le factage pour la livraison de la cargaison sera fait par le consignataire du steamer, aux frais et risques des réclamateurs. — Robertson et Cie c. Lecoq, Lefebvre, Regnault et Cie, Nicolle et autres. — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576.

54. *Cotons de l'Inde. Frais d'empilage et de couverture. Charge du navire. Frais de livraison. Charge des réclamateurs. Taux. Usage du Hâvre.*— D'après les usages du Hâvre, les frais d'empilage et de couverture faits pour des balles de coton de l'Inde avant leur livraison, doivent rester à la charge du navire, et les frais de livraison sont remboursés par les réclamateurs au consignataire dudit navire à raison de 20 cent. par balle. La clause du connaissement rapportée ci-dessus n'a pas pour effet de déroger à ces usages. On ne pourrait soutenir, dans tous les cas, qu'elle déroge aux usages suivis pour les frais d'empilage, sans admettre en même temps qu'elle contient une dérogation aux usages admis pour le taux des frais de livraison. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie et neveux de Schmidt. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

55. *Ramassis: Cotons. Propriété indivise des réclamateurs. Vérification contradictoire. Usages du Hâvre.* — Les ramassis de coton provenant de la cale des navires sont la propriété indivise des réclamateurs du chargement, qui ont le droit d'en reconnaître contradictoirement la quantité et le poids au débarquement. — Demris c. Langstaff et Cie. — Hâvre, 26 décembre 1888, IV, p. 548.

56. *Grains en vrac. Mise en sacs. Portage sur le pont après pesage. Usage de Dunkerque. Charge des réclamateurs.* — Suivant l'usage de Dunkerque, les réclamateurs de grains ou graines en vrac ont à leur charge exclusive l'installation de la marchandise dans les récipients qu'ils ont adoptés pour l'enlever, alors même que le capitaine doit la remettre sous palan ou le long du bord. Si donc le pesage se fait sur le pont à l'aide de la bascule des réclamateurs, le capitaine ne doit ni les frais de mise en sacs ni le portage sur le pont après la pesée.— Cap. Adie c. Marchand frères. — Dunkerque, 11 juillet 1893, IX, p. 733.

57. *Maïs. Mesurage. Trémie cônique. Rouleur araseur à gauche. Usage de Rouen.* — Le mesurage d'un chargement de maïs doit se faire, non pas à la pelle, mais au moyen de la trémie conique, avec le rouleau araseur placé à gauche et non au centre ; ce sont là, d'ailleurs, les usages du port de Rouen. — Pautland Hick c. Distillerie de Croisset. — Rouen, 17 août 1886, IV, p. 282.

58. *Matières explosibles. Feux à bord. Décret du 2 septembre 1874.* — L'art. 10 du décret du 2 septembre 1874 n'interdit d'allumer des feux à bord des navires chargés de matières explosibles que pendant le chargement ou le déchargement. Ne contrevient pas à ce décret le capitaine qui tient allumés à son bord des feux dans un moment autre que celui du chargement ou du déchargement. Et on ne saurait, pour atteindre ce capitaine, invoquer des règlements du capitaine du port approuvés par les ingénieurs; l'article 4 de la loi du 18 février 1870 réserve ce droit aux décrets portant règlement d'administration publique et aux arrêtés préfectoraux approuvés par le ministère des Travaux publics. Mais, si le capitaine du navire n'a pas éteint ses feux sur l'ordre à lui donné par le capitaine du port, il a commis une contravention, qui tombe sous l'application de l'article 471 du Code pénal. — Noad c. Ministère public. — Rouen, 4 juin et 9 août 1890. — VI, p. 518.

59. *Responsabilité. Durée. Clause d'enlèvement rapide. Cotons. Incendie.*— Malgré la clause d'un connaissement stipulant que « les marchandises seront prises le long du bord, aussitôt que le navire sera prêt à décharger et

où il déchargera, ou qu'autrement elles seront mises à terre aux frais et risques des réclamateurs », le seul fait du débarquement et de l'arrimage de la marchandise sur le quai n'a pas pour effet de faire cesser la responsabilité du capitaine, lorsque celui-ci n'a pas mis les réclamateurs en mesure de prendre livraison. La responsabilité du capitaine, quant aux marchandises de sa cargaison, ne cesse que par leur délivrance aux réclamateurs. Est valable, cependant, et opposable aux réclamateurs, la clause du connaissement stipulant que le capitaine n'est pas responsable du feu à bord, sur le quai, dans les embarcations ou à terre. Cette clause n'a pas pour effet de dégager le capitaine de la responsabilité de ses fautes personnelles, mais elle crée en sa faveur une présomption de non-responsabilité, en ce sens que les réclamateurs, au cas de perte des marchandises par incendie, sont tenus, pour rendre le capitaine responsable, de prouver taxativement une faute à sa charge. Le capitaine d'un navire à vapeur chargé de cotons ne commet pas de faute en les débarquant aussi rapidement qu'il le peut, et en les arrimant sur le quai jusqu'à leur délivrance aux réclamateurs par le consignataire du navire. En conséquence, lorsqu'en l'état des clauses des connaissements stipulant la non-responsabilité du feu, sur quai ou à terre, un incendie s'est déclaré dans les cotons débarqués et arrimés sur le quai et qu'il n'est pas prouvé que l'incendie est imputable à une faute déterminée du capitaine, les pertes causées par l'incendie doivent rester pour le compte des réclamateurs et ne sauraient être mises à la charge du capitaine. — Réclamateurs c. Grosos et Assureurs. — Hâvre, 20 décembre 1886, II, p. 681.

60. *Responsabilité. Durée. Reconnaissance du chargement. Classement. Vol sur le quai.* — Suivant l'usage de Rouen, le débarquement et le classement des marchandises doit être fait par les soins de l'arrimeur du consignataire, sous la surveillance du capitaine, qui doit, une fois cette opération terminée, procéder à la reconnaissance contradictoirement avec le consignataire. Si le capitaine néglige de faire reconnaître le chargement, et que des marchandises viennent à disparaître sur le quai, il doit être rendu responsable de ce manquant. Il ne saurait se soustraire à cette responsabilité en invoquant l'avis par lui donné au consignataire d'avoir à constater les marques et le nombre des marchandises au fur et à mesure du débarquement. — Cap. Fischer c. Dargenton Domingo. — Rouen, 19 août 1892, VIII, p. 70.

61. *Responsabilité. Durée. Acconier. Présomption de réception. Clause de responsabilité pour entretien et conservation. Perte totale. Erreur de livraison. Vol. Responsabitité.* — Les acconiers ont, en principe, comme les voituriers, la garde et la responsabilité des objets ou marchandises confiés à leurs soins, et ce pendant tout le temps normalement nécessaire à l'exécution de leurs obligations. Dès lors, cette responsabilité, qui existe tant que la marchandise portée sur l'accon n'est pas arrivée à destination, c'est-à-dire à quai, n'a plus sa raison d'être et cesse de subsister à une époque éloignée de plusieurs semaines, de plusieurs jours même, de l'époque du débarquement. Il naît à ce moment, par la force des choses, au profit de l'acconier, une présomption de réception et de prise en charge par la compagnie des marchandises demeurées à quai. La clause du contrat d'acconage, stipulant au profit de la compagnie l'obligation à la charge de l'acconier d'accepter toute responsabilité pour l'entretien et la conservation de la marchandise jusqu'à parfaite livraison, vise seulement les mesures de préservation des marchandises contre les avaries auxquelles elles se trouvent exposées, mais n'assujettit l'acconier à aucune responsabilité au cas de perte totale pouvant résulter, soit des erreurs commises dans les livraisons par la compagnie aux destinataires, soit aussi de vols perpétrés sur les quais. — Cie Gén. Transatlantique c. Conquy et Schiaffino frères. — Alger, 5 avril 1892, VIII, p. 56.

62. *Clause stipulant que les marchandises ne séjourneront que passagèrement à quai. Séjour le dimanche et la nuit. Absence de faute.* — S'il est stipulé dans la police d'assurance que les marchandises ne devront séjourner que « passagèrement » sur le quai, cette clause ne signifie pas que

l'objet débarqué dans le jour devra être enlevé avant la nuit, mais simplement qu'il devra rester à quai le moins de temps possible. — Caillol et Saint-Pierre c. L'Economie. — Marseille, 11 décembre 1889, V, p. 519.

63. *Marchandises. Séjour à quai. Fait des réclamateurs. Entraves au déchargement d'un autre navire. Dommages-intérêts.* — Les réclamateurs qui laissent séjourner des marchandises sur le quai au delà du terme fixé par les règlements sont passibles de dommages-intérêts envers les consignataires et capitaines de navires dont le débarquement a été entravé par la présence de ces marchandises sur le quai. Ils sont notamment tenus de supporter les frais d'empilage qui sont jugés avoir été nécessités directement par la présence de ces marchandises. Et les réclamateurs ne peuvent, pour se décharger de toute responsabilité envers les tiers, invoquer les tolérances de l'Administration. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

64. *Retard à l'enlèvement. Marchandises. Séjour à quai. Tiers. Séjour excessif. Preuve à faire.* — Les tiers ont action contre les destinataires de marchandises restées sur le quai après les délais fixés par le règlement du port, alors même que les officiers du port n'ont pas dressé de procès-verbal contre eux, mais à la condition de prouver que le séjour des marchandises a été indûment prolongé. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

65. *Acheteurs des réclamateurs. Retard à l'enlèvement. Responsabilité.* — Les acheteurs des réclamateurs aux conditions d'usage, soit de livraison à prendre au débarquement, sont responsables des frais d'empilage en proportion du retard apporté par eux à l'enlèvement des marchandises, et doivent garantie à leurs vendeurs, dans cette mesure, des frais mis à la charge de ces derniers. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Ibid.

66. *Camionneurs. Retard à l'enlèvement. Ordres sans précision. Irresponsabilité.* — Les camionneurs ne répondent pas du non-enlèvement des marchandises, soit que les ordres qu'ils ont reçus aient manqué de précision, soit que les réclamateurs n'aient pas été en mesure de mettre les marchandises à leur disposition avec exactitude. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Ibid.

67. *Consignataire du navire. Délivrance aux réclamateurs. Pesage. Soins à donner.* — Les consignataires et agents d'un navire qui, au débarquement, se chargent des marchandises pour en opérer la délivrance aux réclamateurs après pesage, sont tenus, soit comme dépositaires, soit à tout autre titre, de donner aux marchandises les soins nécessaires à leur conservation. Il en est ainsi quelles que soient les clauses de non-responsabilité stipulées au connaissement, et encore qu'il y soit dit que la responsabilité du capitaine et du navire cessera à compter du moment du débarquement. — Cie Cunard c. Currie. — Hâvre, 7 mars 1890, VI, p. 48.

68. *Consignataire du navire. Garde de la marchandise. Sacs de farine.* — Le consignataire du navire est tenu de prendre soin de la garde et de la conservation de la marchandise, tant que le réclamateur ne s'est pas fait connaître, si mieux il n'aime confier cette mission à un séquestre nommé par le tribunal. Il est responsable de la détérioration survenue à des sacs de farine, laissés sur quai, sur pavages et sous prélarts et mouillés par la pluie. — Cie Cunard c. André Dupaquier et Cie. — Hâvre, 11 avril 1892, VII, p. 686.

69. *Arrimage sur quai aux risques des réclamateurs. Assurance. Réclamateurs. Assurance par polices flottantes antérieures. Remboursement de la prime. Non-lieu.* — Le capitaine ou le consignataire du navire, qui a fait assurer les marchandises arrimées sur quai aux risques des réclamateurs, ne peut exiger le remboursement de la prime aux réclamateurs, alors surtout que ceux-ci étaient assurés par des polices flottantes antérieures. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

70. *Frais. Affréteur. Charte-partie. Clause de participation. Impossibilité d'accoster au wharf. Inapplication.* — Lorsque la charte-partie prévoit un certain nombre de cas dans lesquels l'armateur peut réclamer la

participation de l'affréteur aux frais de déchargement, l'impossibilité d'accoster au wharf, occasionnée par la persistance de la houle pendant plusieurs mois, est un hasard de navigation qu'on ne saurait faire rentrer, en l'absence d'une mention spéciale, dans les cas prévus au contrat. — Danchez c. Lanoe. — Nantes, 5 septembre 1892, IX, p. 206.

71. *Dimanche. Supplément de prix. Charge du navire.* — Le capitaine qui consent à décharger un dimanche, sans formuler de réserves à ce sujet, n'est pas fondé à réclamer aux consignataires le supplément de prix qu'il a dû payer aux hommes de l'équipage pour leur travail du dimanche. — The Gwentland Steam Ship c. Société des Grands Moulins de Corbeil. — Rouen, 29 avril 1891, VII, p. 25.

72. *Excédent de frais. Livraison sous palan. Déchargement aux Docks. Retards imputables aux réclamateurs. Tarif spécial. Charge des réclamateurs.* — L'acheteur ne peut rendre les vendeurs responsables d'un excédent de frais, lorsque ceux-ci l'ont prévenu assez tôt de l'arrivée du navire pour qu'il puisse prendre des dispositions immédiates à l'effet de retirer les marchandises. Il ne peut non plus imputer la responsabilité de ces frais à la Compagnie des Docks, quand celle-ci a exécuté tous les engagements que lui imposait le tarif nº 5 demandé, quand elle a, en outre, prévenu l'acheteur que ce tarif cesserait d'être applicable dans le cas où le capitaine ferait décharger la nuit ou les jours fériés, et que cette dernière condition s'est réalisée. — Sauze et fils c. Mendl et Cie et Cie des Docks. — Marseille, 10 novembre 1887, III, p. 448.

73. *Frais de mise à terre. Consignataire du navire. Engagement de transborder sur chalands et à quai. Réclamateurs. Impossibilité de tout recevoir en transbordement.* — Lorsqu'il a été convenu entre les réclamateurs et le consignataire du navire que la marchandise serait transbordée au port de reste, le débarquement devant se faire sur chalands et à quai aussi vite que le navire pourrait délivrer, les frais que le consignataire a exposés pour mettre à terre ce que les réclamateurs n'ont pu recevoir en transbordement au fur et à mesure du déchargement, doivent leur être remboursés par ces derniers. — Génestal et Delzons c. Roy et Lebreton. — Rouen, 26 janvier 1894, IX, p. 736.

74. *Clause d'empilage sur quai aux frais des réclamateurs. Frais d'empilage. Surestaries. Non-lieu.* — Les capitaines que leurs connaissements autorisent, à défaut par les réclamateurs d'enlever leurs marchandises aussitôt après le débarquement, à les empiler sur le quai aux frais desdits réclamateurs, ne sont pas fondés à demander cumulativement le remboursement des frais d'empilage et le paiement de surestaries. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard. — Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415.

75. *Frais de pesage. Partage.* — Lorsque le prix est stipulé non en bloc, mais sur la quantité débarquée, les frais de pesage nécessités pour ce règlement doivent être partagés entre le capitaine et le réceptionnaire. — Dillon c. Cattanéo. — Douai, 24 décembre 1891, VII, p. 410.

76. *Pesage. Clause « le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord ». Fret réglé selon le poids délivré. Usages de Bordeaux. Redevance au Poids public. Répartition.* — Lorsque la charte-partie d'un navire porteur d'une cargaison de blé stipule « que le capitaine doit livrer la marchandise le long de son bord », et que, d'un autre côté, le fret doit, d'après le connaissement, être réglé suivant le poids délivré, le capitaine de ce navire devrait, par application du droit commun, supporter tous les frais de livraison de la marchandise, qu'il pourrait, il est vrai, remettre en vrac, ainsi qu'il l'a reçue. Mais, d'après les usages qui se sont introduits à Bordeaux, quand un capitaine arrive avec une cargaison de blé aux conditions de charte-partie et de connaissement ci-dessus indiquées, il y a lieu de faire contribuer ledit capitaine aux opérations de pesage, de la manière suivante : 1° le hissage de la marchandise jusque sur le plateau de la bascule est fait par lui ou à ses frais ; 2° il doit tenir compte de la moitié de la redevance payée à l'administration du Poids public. — Quant aux autres opérations, c'est-à-dire la mise en sacs, la régularisation du poids de chaque sac, etc..., comme elles sont évidemment faites dans l'in-

térêt exclusif du réceptionnaire, ce dernier seul doit aussi en supporter tous les frais. Cette solution est, d'ailleurs, applicable aussi bien lorsque la marchandise est livrée à divers acheteurs du réceptionnaire, que lorsqu'elle est livrée directement au réceptionnaire lui-même. — Cap. Litten c. Marcillac. — Bordeaux, 3 janvier 1884, IV, p. 54.

77. *Frais d'empilage à quai. Connaissement. Clause de déchargement rapide. Encombrement. Réclamateurs. Retard à l'enlèvement. Responsabilité proportionnelle.* — Les frais d'empilage, brouettage extra, couverture, etc., faits dans l'intérêt du navire par le consignataire, doivent être remboursés par les réclamateurs dans la mesure de leur intérêt, soit, dans l'espèce, en proportion du nombre de balles de coton leur appartenant, et les armateurs du navire ont contre eux une action directe pour les y obliger. — Elder Dempster et Cie c. Dupasquier et Cie et joints. — Rouen, 27 mai 1893, IX, p. 14.

78. *Frais d'arrimage et gardiennage. Répartition.* — Les frais d'empilage et de gardiennage ne doivent pas être répartis entre les réclamateurs au prorata du nombre des marchandises portées sur leur connaissement, mais entre les marchandises restées en souffrance soit avant, soit depuis la fin du déchargement. — Britannic Steam Shipping Co c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

79. *Frais d'arrimage. Acheteurs des réclamateurs. Retard à l'enlèvement. Garantie.* — Les acheteurs des réclamateurs aux conditions d'usage, soit de livraison à prendre au débarquement, sont responsables des frais d'empilage en proportion du retard apporté par eux à l'enlèvement des marchandises, et doivent garantie à leurs vendeurs, dans cette mesure, des frais mis à la charge de ces derniers. — Ibid.

80. *Frais à la charge du navire. Extraboulage. Charge du réceptionnaire.* — Lorsque la charte-partie stipule que tous les frais du chargement et du déchargement sont à la charge du navire et que la cargaison sera délivrée sur quai, les frais d'extraboulage nécessités par l'encombrement des quais doivent rester à la charge du réceptionnaire. — Delarue Lebon c. Goutelle et Mitjaville. — Rouen, 15 février 1892, VII, p. 522.

81. *Frais de stationnement. Docks de Marseille. Graines. Tarif spécial n° 5. Conditions d'application.* — Quand un acheteur, qui a une certaine quantité de maïs ou d'avoine à recevoir à Marseille sous palan d'un navire, en confie le déchargement à la Compagnie des Docks de cette ville, d'après le tarif spécial n° 5, la Compagnie est sans doute obligée, aux termes du paragraphe 1er dudit tarif, moyennant 2 fr. 10 c. par tonne, de prendre la marchandise à bord, de la mettre en sacs, d'égaliser et de peser les sacs à quai ; mais c'est sous la condition que ces sacs seront retirés immédiatement. Si, au lieu de ce faire et d'enlever les sacs au fur et à mesure, l'acheteur préfère bénéficier du droit de stationnement prévu par le tarif précité, il ne lui suffit pas de payer un supplément de 0,01 c. par jour et par sac pendant six jours et de 0,02 c. après le douzième jour, il doit, en outre, se conformer au paragraphe 3 dudit tarif, qui porte à 3 fr. 70 c. les frais dus aux Docks. — Sauze et fils c. Mendl et Cie et Cie des Docks. — Marseille, 10 novembre 1887, III, p. 447.

82. *Céréales. Quai libre. Délai. Tarif.* — Les destinataires de céréales ont, pour la réception de leurs marchandises sur les quais libres à Marseille, un délai de cinq jours franc de tous frais de gardiennage, bâchage, etc., par assimilation aux conditions du tarif spécial des Docks n° 4. Après l'expiration de ce délai, les frais de réception sous palan, d'empilage sur chevrons, de bâchage et de garde, doivent être fixés à un franc par tonne et par jour. — Menderson et Cie c. Palm. — Marseille, 11 octobre 1886, II, p. 444.

83. *Hommes du consignataire. Agrès et apparaux. Location. Usage de Caen.* — Lorsqu'il est stipulé que les hommes du consignataire devront être employés par le capitaine au déchargement de la cargaison, moyennant un prix déterminé, la location des agrès et apparaux est comprise dans ce prix. Il n'y a pas d'usage à Caen mettant à la charge du vapeur la location des agrès et apparaux. —

Fisher Renwich et Cie c. Léon Larue. — Caen, 24 mars 1891, VI, p. 676.

84. *Pesage au quai du destinataire. Absence de protestation du capitaine.* — Le capitaine ne peut critiquer, comme n'ayant pas été contradictoire, l'opération du pesage faite par les employés du destinataire, si la cargaison a été débarquée, suivant un usage constant, au quai de l'usine du destinataire et pesée au su et au vu du capitaine qui était libre d'assister à l'opération, et s'il n'a fait aucune protestation, au cours du déchargement, sur les poids relevés par les employés du destinataire. — Ollive c. veuve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

85. *Pesage. Livraison sous palan. Fret sur poids délivré. Usage du Hâvre.* — Quand il est stipulé que la marchandise sera livrée sous palan, que le navire sera déchargé conformément aux usages du Hâvre et que le fret sera payé sur le poids brut délivré, le capitaine n'a pas le droit, quoique le pesage soit à ses frais, de faire effectuer cette opération à son bord. Il doit peser sa cargaison à terre, tels sont les usages du Hâvre. — Ephrussi et Cie c. cap. Johnson. — Hâvre, 7 décembre 1886, II, p. 561.

86. *Docks. Commande d'un déchargement dans un certain délai et suivant un tarif déterminé. Délai plus court commandé par une lettre. Défaut de protestation. Acceptation tacite. Surestaries.* — La Compagnie des Docks, qui accepte sans protestation une lettre lui donnant l'ordre de débarquer un navire dans un certain délai et à un tarif déterminé, doit faire le débarquement dans le délai indiqué, bien qu'il soit plus court que celui résultant du tarif demandé, et si, par suite d'un retard, des surestaries sont encourues, ces surestaries sont à sa charge. — Dreyfus et Cie c. Docks de Marseille. — Marseille, 16 juillet 1888, IV, p. 307.

87. *Retard. Déchargement par les Docks. Réception sous palan. Pourparlers.* — Lorsque la Compagnie des Docks a reçu d'un capitaine la commande pour le déchargement d'un navire, elle ne saurait être responsable du retard apporté à ce déchargement par le fait du consignataire qui, usant de son droit de recevoir sous palan, a fait lui-même une commande différente et occasionné des lenteurs par des pourparlers entamés avec le capitaine. — Cap. Key c. Hubscher et les Docks. — Marseille, 3 juin 1894, X, p. 83.

88. *Retard. Déchargement par les Docks. Intempéries. Encombrement.* — La Compagnie des Docks, chargée d'opérer le débarquement d'un navire, ne peut être déclarée responsable du retard subi par ce débarquement et des surestaries qui en ont été la conséquence, lorsqu'il est établi qu'il n'y a eu ni faute, ni négligence de sa part et que le retard est dû soit à des intempéries, soit à l'encombrement des bassins de ladite compagnie, par suite de nombreux arrivages. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

89. *Retard. Grève d'ouvriers. Arrêt du travail. Force majeure.* — La grève résultant de difficultés survenues entre le patron et les ouvriers, relativement aux salaires, n'est pas un cas de force majeure ; spécialement, l'entrepreneur de débarquement est responsable de toute perte provenant de l'arrêt ou d'une interruption dans le travail dont il s'était chargé, sans pouvoir invoquer à sa décharge la grève de ses ouvriers. — Magasins et Entrepôts de Paris c. cap. Knott et Wilkes. — Hâvre, 15 décembre 1891, VIII, p. 72.

90. *Contrà :* — Une grève ne peut être considérée comme un événement de force majeure lorsqu'elle peut être prévue au moment du contrat ou que la cessation du travail des ouvriers n'est pas absolue, mais rend seulement plus difficile et plus onéreuse l'exécution des conventions. Mais il en est autrement quand la grève éclate brusquement sans indice précurseur, et qu'elle est générale avec un caractère aigu très marqué. Par suite, il n'est pas dû de surestaries par le destinataire du navire, lorsqu'il est mis, par une grève de cette nature, dans l'impossibilité de faire opérer le déchargement du navire dans les délais fixés par la charte-partie. — Shield c. Hailaust et Cie. — St-Nazaire, 23 novembre 1893, X, p. 253.

91. *Retard. Equipage. Désertion. Force majeure.* — Le capitaine qui, par la désertion ou la rébellion de son

équipage, est privé des moyens d'opérer le débarquement, n'a aucun droit à des surestaries pendant tout le temps que cette impossibilité a duré. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

92. *Retard. Interruption par ordre des officiers du port. Force majeure. Docks. Surestaries.* — En principe, les jours de planche qui ont commencé à courir ne peuvent être suspendus que par des causes prévues par la convention des parties. En conséquence, l'interruption du déchargement, résultant d'un mouvement de navires ordonné par les officiers de port, ne peut, à défaut de stipulation expresse, suspendre le cours des staries. Il en est ainsi surtout lorsque la place occupée par le navire, dont le déchargement a été interrompu, avait été choisie par la Compagnie des Magasins Généraux chargée d'opérer le débarquement et à qui le capitaine réclame des surestaries. — Cap. Petersen c. Magasins Généraux.— Rouen, 2 mars 1888, III, p. 698.

93. *Retard. Vice d'arrimage. Chargement à cueillette.* — Le capitaine n'est pas en droit de réclamer des surestaries lorsqu'il s'est produit par sa faute un retard dans le déchargement, et notamment lorsque, le chargement étant à cueillette, il n'a pas veillé à une convenable séparation des diverses parties de marchandises pour prévenir les mélanges. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Marseille, 24 mai 1888, IV, p. 170.

94. *Retard. Caution. Clause d'exonération.* — La caution, donnée au destinataire par l'agent des armateurs en garantie des frais et dommages-intérêts à réclamer en raison du retard éprouvé dans la réception, s'applique, à moins de stipulations contraires, aux fautes personnelles du capitaine. En conséquence, lorsque le capitaine a été déclaré responsable des retards, les armateurs, exonérés par une clause du connaissement, n'ont pas le droit de reprendre la garantie donnée par leurs agents. — Génestal et Delzons c. Cie Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 147.

95. *Retard. Absence de préjudice. Surestaries.* — Le fait que le retard au déchargement n'a causé aucun préjudice au navire obligé d'attendre quand même son chargement de sortie, n'empêche pas les surestaries d'être dues. — Cap. Dickinson c. Entrepôts et Magasins Généraux de Paris. — Dunkerque, 23 décembre 1890, VII, p. 672.

96. *Surestaries. Capitaine. Planche au port de charge. Point de départ. Preuve.* — C'est au capitaine à établir le point de départ de sa planche au lieu de charge, pour pouvoir réclamer ses surestaries au port de déchargement. — Cap. Wug c. Gustave Dinoir et Société des exportations de figues de Villanova de Portimas.— Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 728.

97. *Surestaries. Temps perdu. Déchargement plus rapide. Intérêt du réceptionnaire. Compensation des retards.* — Le consignataire qui a encouru des surestaries ne peut pas échapper à l'obligation de les payer en faisant procéder au déchargement par des moyens exceptionnels qui permettent de rattraper le temps perdu, si cette rapidité n'a eu pour cause que l'intérêt du réceptionnaire et si le consignataire ne justifie pas que le capitaine a ainsi accepté une compensation aux premiers retards subis par le navire. — Bordes c. Hunter. — Bordeaux, 10 août 1892, VIII, p. 311.

98. *Surestaries. Plusieurs destinataires. Déchargement simultané.* — Lorsque l'affrètement a été effectué séparément avec deux chargeurs et que néanmoins le déchargement a été fait simultanément, il n'y a pas lieu à surestaries si le délai du déchargement n'a pas dépassé la totalité des jours de planche auxquels chaque chargeur avait droit séparément. — Cap. Théis c. Worms, Josse et Cie.— Bordeaux, 23 mars 1893, IX, p. 28.

99. *Délai. Jours courants. Cas fortuits. Réclamateurs responsables.* — Lorsque le déchargement d'un navire devait être opéré dans un certain nombre de jours courants, et que ce délai a été dépassé, les réclamateurs sont responsables des surestaries, alors même qu'ils n'ont commis aucune faute et que le retard est dû à des circonstances fortuites, telles que des intempéries ou l'encombrement des bassins dans lesquels le navire devait être déchargé.— Cap. Kneebone c. Dreyfus frères et Cie, Féraud, Vagliano et

Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

100. *Surestaries. Point de départ. Staries épuisées dans un autre port. Jour du dépôt du manifeste.* — Lorsque des délais de staries ont été convenus, le capitaine, dont le navire est arrivé à destination alors que ces délais ont déjà été épuisés dans un autre port, a le droit de comprendre le jour du dépôt du manifeste en douane dans le calcul des surestaries, malgré l'usage qui ne compte pas ce jour comme utile pour le débarquement. — Cap. Ollivier c. Waller. — Marseille, 3 juin 1893, IX, p. 212.

101. *Déficit. Reconnaissance. Absence de formes.* — La loi n'a déterminé aucune forme spéciale pour la reconnaissance d'un déficit, et les armateurs sont suffisamment liés par les constatations faites entre les réceptionnaires, le capitaine et les agents du navire. — Beau c. cap. Partridge. — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160.

102. *Déchet d'embarquement et de débarquement. Capitaine. Irresponsabilité.* — Le capitaine n'est pas responsable du déchet qui a pu résulter des opérations du chargement et du déchargement. — Cie des Bateaux à vapeur à hélice du Nord c. Frugès et Bourdon et Cie. — Bordeaux, 19 mai 1890, VI, p. 252.

103. *Déficit. Consignataire du navire. Allotissement de la marchandise.* — Le consignataire du navire doit, au débarquement, allotir la marchandise par quantité afférente à chaque connaissement, sinon il est responsable du déficit subi par le dernier réclamateur. — Lemierre c. Nicole. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

104. *Déficit. Répartition. Clause « poids inconnu ». Usages des ports de la mer Noire. Chargement en vrac sans séparation. Absence de faute du capitaine.* — Les connaissements ayant été signés par le capitaine « poids inconnu », suivant les usages des ports de la mer Noire, s'ils portent que la marchandise, l'orge dans l'espèce, a été chargée en vrac avec d'autre orge sans séparation, ou si la séparation n'a été faite qu'au moyen de nattes et a été pourtant insuffisante pour empêcher le mélange, aucune faute ne peut être reprochée au capitaine à raison du chargement ; s'il n'a, d'ailleurs, commis aucune faute pendant la traversée et le déchargement, les marchandises doivent être réparties entre les réclamateurs proportionnellement aux poids portés aux connaissements ; le déficit doit être réparti entre eux dans la même proportion, et les chargeurs doivent en tenir compte à leurs acheteurs respectifs. — Cap. Mackay c. Réclamateurs et Chargeurs. — Hâvre, 4 juillet 1888, IV, p. 161.

105. *Déficit final. Chargements distincts. Excédent au profit d'un destinataire. Non-lieu à répartition.* — Il n'y a pas lieu de répartir un déficit final entre les consignataires, encore bien que l'un d'eux ait reçu un excédent, lorsque les cargaisons étaient chargées dans des cales distinctes. Il en est ainsi surtout lorsque l'excédent débarqué au profit d'un des consignataires provient de déficits correspondants sur des chargements antérieurs d'une seule quantité de blé. — Desgrand et Cie c. Fraissinet et Micrulachi. — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 48.

106. *Déficit final. Chargements distincts. Inapplication de l'usage de répartition proportionnelle. Défaut d'action d'un destinataire contre l'autre.* — S'il est admis que, lorsqu'un déficit final est constaté à la suite d'un débarquement intéressant plusieurs consignataires, la perte qui en résulte doit être répartie proportionnellement entre tous et non laissée à la charge du dernier, ce n'est point en vertu d'un droit direct appartenant à celui-ci contre les autres, mais par le motif que tous les consignataires, ayant contribué au déchargement et ayant pu le surveiller jusqu'à la fin, ont pu également constater et contrôler le déficit total. Il en est autrement dans le cas où un navire est chargé d'une même espèce de marchandise pour deux ports différents. Le destinataire qui a reçu dans le second port, et qui se trouve avoir un déficit, ne saurait exercer un recours contre celui qui a reçu, dans le premier port, la quantité intégrale portée au connaissement. Ce dernier, n'étant pas en mesure de contrôler et de suivre l'ensemble du déchargement, ne peut s'assurer de l'existence et de l'importance du déficit total. Il n'y a plus, dès lors, de motif suffisant pour le contraindre à supporter une part de ce déficit. On ne

peut davantage reprocher au capitaine d'avoir commis une faute en laissant prendre au destinataire du premier port toute la quantité de marchandise qui lui était expédiée, alors qu'il était convenu que le navire toucherait d'abord à ce premier port pour y débarquer la partie de son chargement qui lui était destinée. — Société des minoteries de Marseille c. Société commerciale de Nice et cap. de l' « Halcyon ». — Marseille, 20 avril ; Aix, 30 juillet 1885, I, p. 127, 598.

107. *Déficit final. Plusieurs destinataires. Maïs en sacs. Ramassis. Répartition d'après le poids.* — Quand un navire arrive chargé de marchandises en sacs, à la consignation de plusieurs destinataires, et qu'un déficit final est constaté à la suite du déchargement, le ramassis doit être réparti entre tous les réclamateurs, non pas en proportion du nombre de sacs chargés à la destination de chacun, mais en proportion du poids que ces sacs représentent. Ce mode de répartition est le plus équitable, car, en comparant le poids total embarqué au poids total reconnu au débarquement, on arrive à une approximation plus complète de la perte que chaque consignataire peut avoir éprouvée ; et il doit être adopté surtout depuis que l'habitude du commerce est d'insérer sur les connaissements, non seulement la quantité de sacs embarqués, mais encore le poids total qu'ils représentent. — Rach c. Raymond et Dreyfus. — Marseille, 19 septembre 1887, III, p. 445.

108. *Mélange. Plusieurs destinataires. Destinataire ayant déchargé le premier. Absence de constatation. Irresponsabilité.* — Lorsque l'un des destinataires a déchargé le premier, sans que ceux qui se plaignent du mélange aient fait procéder à aucune constatation pour l'établir, il doit être mis hors de cause. — Scaramangua, Manoussi et Cie c. Cie des Docks de Marseille, Rével, Féraud d'Honnorat et cap. Watson. — Marseille, 23 juillet 1888, IV, p. 174.

109. *Mélange. Grains. Déchargement par les préposés des réclamateurs. Frais de triage à la charge de ces derniers. Usages de Dunkerque.* — Lorsque le premier de deux experts déclare que le capitaine avait pris toutes les précautions d'usage, pour séparer les diverses parties de grains et graines chargés en vrac à bord de son navire, ledit capitaine ne peut, malgré les prétentions contraires d'un second expert, être déclaré responsable du mélange qui s'est produit pendant le déchargement. Il en est ainsi surtout lorsque le déchargement a été opéré par les ouvriers des réclamateurs, et ces derniers doivent seuls supporter les frais qui ont été faits pour trier dans la partie mélangée les grains et graines revenant à chacun. Tels sont les usages de Dunkerque. — Cap. Atchison c. Vve Bernaert et Morin. — Dunkerque, 27 décembre 1887, III, p. 694.

110. *Docks. Entrepreneur. Responsabilité. Réserves. Avis au destinataire.* — L'entrepreneur de débarquement, en l'espèce la Compagnie des Doks, ne saurait être rendu responsable d'un manquant, à moins de faute prouvée contre lui, lorsqu'il a fait toutes réserves utiles contre le capitaine et qu'il a avisé immédiatement le destinataire de ces réserves. — Cie des Docks c. Badetty. — Marseille, 22 avril 1892, VII, p. 695.

111. *Docks. Commande antérieure à l'arrivée du navire. Inobservation des formalités. Nullité.* — Les consignataires ne peuvent rendre responsables d'un retard, en l'absence de toute faute, la Compagnie des Docks, à laquelle ils avaient fait, avant l'arrivée du navire, une commande qui n'avait été ni enregistrée, ni revêtue d'un numéro d'ordre ou de dépôt, alors même que, par la suite, la compagnie les avait avisés particulièrement qu'ils eussent à se pourvoir d'un autre magasinage, un pareil avis ne pouvant constituer de sa part une reconnaissance de la commande. — Laurette et Cie c. Cie des Docks et cap. Olditch. — Aix, 6 mars 1893, VIII, p. 658.

112. *Docks. Mandat salarié. Responsabilité. Manifeste. Excédent débarqué. Procès-verbal de douane. Amende. Responsabilité des Docks.* — La Compagnie des Docks-Entrepôts du Hâvre, qui accepte d'opérer le déchargement d'un navire dans le bassin-dock, est, à l'égard du navire, un mandataire salarié responsable de sa gestion. Lors donc qu'en déchargeant une partie de marchandise destinée au Hâvre, elle a, par erreur, débarqué un

sac de cacao en excédent de ceux qui figurent au manifeste, et que, de ce chef, la Douane a dressé un procès-verbal contre le navire, la Compagnie des Docks est responsable de l'amende encourue. Elle doit, en effet, pour le déchargement, se conformer exactement aux indications du manifeste qui lui est remis, et ne peut s'exonérer de l'erreur commise en arguant de la rapidité du déchargement fait sur la demande du navire comme travail accéléré, puisqu'en ce cas elle perçoit une majoration de tarif de 50 0[0. Elle ne peut davantage rejeter la responsabilité sur le capitaine, puisque c'est sous la direction de la compagnie et par son personnel que toutes les opérations du déchargement sont opérées aussi bien à terre que dans la cale du navire. — Cie Cunard c. Cie des Docks-Entrepôts du Hâvre.— Hâvre, 9 avril 1889, V, p. 50.

113. *Docks. Ordres séparés donnés par le capitaine et le consignataire.* — Dans le cas d'ordres séparés donnés par le capitaine et les consignataires, pour le déchargement, la Compagnie des Docks, qui a fait des réserves sur la commande faite par les consignataires, n'est pas responsable vis-à-vis de ceux-ci quand elle exécute ensuite les ordres contraires du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie nationale de Navigation et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 25 avril 1888, IV, p. 74.

114. *Docks. Erreur de pointage. Omission de marchandises. Responsabilité. Rature sur le manifeste. Correction. Délivrance d'un reçu après protestation. Exceptions inopposables.* — Lorsque, dans un port de relâche, la Compagnie des Docks, chargée de débarquer toutes les marchandises à destination de ce port, a omis, par suite d'une erreur de pointage du second capitaine, d'en débarquer une partie, elle est responsable de la faute qu'elle a commise dans l'exécution de son mandat en négligeant de contrôler le pointage. Vainement allèguerait-elle que la partie non débarquée avait été biffée sur le manifeste, alors que cette rature était annulée par la mention « à débarquer », portée sur la colonne d'observations, et qu'elle reconnaît avoir eu en sa possession une rubrique où cette partie figurait. Vainement aussi exciperait-elle du reçu des marchandises qu'elle a délivré après le départ du navire et alors qu'une protestation avait déjà été faite contre l'omission qu'on lui reproche. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. Giry et Cie et Cie de navigation Deutsche Australiche Dampschiffsgesellschaft. — Marseille, 6 mars 1893, IX, p. 50; Aix, 19 décembre 1893, IX, p. 723.

115. *Entrepreneur de déchargement. Ouvrier. Accident. Grue et mécanicien loués. Manœuvre de la grue.* — La responsabilité, à laquelle l'article 1384 du Code civil soumet le commettant pour le fait de son préposé, suppose une subordination de celui-ci à celui-là, telle que le premier puisse donner au second des ordres et instructions sur la manière de remplir les fonctions auxquelles il l'emploie. Spécialement, celui qui loue à un entrepreneur de déchargements de navires une grue et son mécanicien n'est pas responsable de l'accident survenu à un ouvrier, pendant un déchargement, à l'occasion des manœuvres de la grue, et cette responsabilité incombe à l'entrepreneur dont le mécanicien, qui dirige ces manœuvres, est devenu exclusivement le préposé, à moins qu'il ne soit prouvé qu'on a fourni une grue en mauvais état ou un mécanicien incapable de la faire fonctionner. — Chambre de commerce du Hâvre c. Vve Grenier et Durkée. — Rouen, 28 novembre 1893, II, p. 469.

116. *Entrepreneur de déchargement. Chargement à cueillette. Usages de Nantes. Frais. Action contre le consignataire de chaque lot.* — Il est d'usage, à Nantes, pour un navire chargé à cueillette, de laisser au principal consignataire de la cargaison le soin d'opérer ou de faire opérer par un entrepreneur de son choix le débarquement de la totalité des marchandises, et l'entrepreneur a une action directe contre le consignataire de chaque lot pour le paiement des frais qui l'intéressent. — Morin c. Naudin. — Nantes, 8 octobre 1887, IV, p. 52.

117. ALLEMAGNE. — *Loi sur le déchargement à Hambourg. Application aux bâtiments de mer.* — La loi sur le déchargement des navires à Hambourg est applicable seulement aux navires qui font le commerce maritime et naviguent sur mer — Lentz c. Kettenburg. — Landg. de

Hambourg, 6 février 1886, II, p. 455.

118. *Clause « déchargement aussi rapide que possible et à la diligence du capitaine »*. — La clause ci-dessus n'empêche nullement l'application de l'art. 605 du C. de com. en ce qui n'est pas contraire à ladite clause, notamment en ce qui concerne la fixation du point de départ du délai après lequel les surestaries sont exigibles ; et il faut évidemment laisser au réceptionnaire le temps utile pour faire les préparatifs nécessaires au débarquement. — Cap. Milne c. Erling. — Trib. sup. hans., 6 février 1888, IV, p. 319.

119. *Clause de déchargement par les hommes du négociant aux frais de l'armateur. Réceptionnaire. Engagement d'un arrimeur. Salaire.*— Lorsque la charte-partie contient la clause suivante : « les hommes du négociant débarqueront la cargaison, les armateurs payant le taux usuel pour ce faire », l'armateur doit payer l'arrimeur engagé par le réceptionnaire. — Dahms c. Zoder. — Trib. sup. hans., 27 mai 1893, IX, p. 566.

120. *Police d'assurance. Déchargement. Cessation de risques. Livraison sur mahonnes. Condition suffisante.* — Lorsqu'une police d'assurance stipule que les risques cessent de courir dès le débarquement de la marchandise à terre, il n'est pas nécessaire, pour que l'assureur soit affranchi de tout recours, que la marchandise ait été déposée sur le quai ; il suffit que l'assuré en ait pris livraison sur ses mahonnes. — Trib. de l'Empire, 15 février 1893, VIII, p. 585.

121. ANGLETERRE. — *Livraison sous palan. Charge du navire.* — La délivraison de la marchandise sous palan est à la charge du navire et de droit commun. — Budgett c. Burmington. — Cour supr. de judicature, 31 octobre 1890, VI, p. 463.

122. *Affrètement au mois. Durée du déchargement au port de destination. Fret dû.* — Le loyer du navire, dans un affrètement au mois, continue à courir comme d'ordinaire pendant tout le temps que dure le déchargement au port de destination. — Hogarth c. Miller. — Ch. des Lords, 1er décembre 1890, VI, p. 471.

123. *Capitaine. Choix du bassin.* — Quand il s'agit de différents bassins à flot, et que la charte-partie est muette sur ce sujet, c'est au capitaine qu'appartient le choix du bassin, puisqu'il peut arriver que le tarif des déchargements, que le capitaine est seul à supporter, diffère. — Dreyfus frères c. cap. du « John Morrison ». — Cour du Cté de Liverpool, 7 mai 1888, IV, p. 444.

124. *Quai désigné. Absence de place.* — Le navire, qui s'est engagé à décharger à une place déterminée ou aussi près de là qu'il pourrait approcher, n'est pas tenu d'attendre son tour si, à ce quai, il n'y a pas de place libre, et s'il n'y est pas obligé par les termes de la charte-partie. — Smith c. Wallace Stout et Cie. — Hte Cour de Justice, 7 mars 1887, II, p. 726.

125. *Place à quai. Planche. Point de départ.* — Quand un navire est affrété pour opérer son déchargement à une place déterminée, son voyage n'est terminé qu'au moment où il se trouve à cet endroit. La planche ne commence à courir qu'alors, quand bien même l'encombrement du bassin aurait pendant longtemps empêché le navire de gagner cette place. — Morel et Richards c. Tharsis Sulphur et Copper C°. — Cour supr. de judicature, 5 août 1891, VII, p. 330.

126. *Quai désigné. Planche. Point de départ.* — Quand un navire doit se rendre à un quai déterminé, sa planche ne court qu'à partir du moment où il s'y est trouvé prêt à décharger. Le temps qu'il a perdu, sur l'ordre des officiers du port et par suite de l'encombrement du quai convenu, ne compte pas dans le calcul de la planche. — Good Flodman et Cie c. Isaacs et Son. — Cour supr. de judicature, 2 avril 1891, VIII, p. 383.

127. *Déchargement sans délai prévu. Grève. Retard. Surestaries. Non-lieu.* — Quand aucun délai préfixe n'est convenu pour la durée du déchargement, la prolongation de cette durée provenant sans faute du réclamateur, du fait d'une grève, reste à la charge de l'armateur. — Hick c. Raymond et Reid. — Cour supr. de judicature, 30 juillet 1891, VII, p. 328; Chambre des Lords, 16 décembre 1882, VIII, p. 702.

128. *Grève. Force majeure. Charge du navire.* — La grève des ouvriers au port de déchargement constitue un cas de force majeure incombant au

navire, alors surtout qu'elle n'éclate qu'après que le navire a reçu l'ordre de se rendre à ce lieu de destination. — Bulman et Dickson c. Fenwick et C°. — Hte Cour de justice, 10 août 1893, IX, p. 579.

129. *Déchargement en allèges ou en rade au choix du réclamateur. Absence de faute. Non-lieu à surestaries.* — En principe, lorsqu'un déchargement doit être fait dans un nombre de jours déterminé, les retards sont à la charge du réclamateur. Toutefois, cela est vrai, par exemple, pour un retard provenant de la température, mais non plus pour un retard provenant de la construction du navire (en l'espèce, des sabords étroits et ne pouvant fonctionner ensemble), ou d'un mode de déchargement que l'armateur a accepté. — James Stevensen c. William Crundal et Cie. — Londres, 19 décembre 1887, III, p. 749.

130. *Clause de débarquement immédiat. Capitaine. Expiration des délais réglementaires du port. Droit de mettre à terre. Déchargement avant cette expiration. Surestaries. Non-lieu.* — Quand un contrat d'affrètement contient deux clauses relatives au déchargement, la première obligeant le réclamateur à décharger dès l'arrivée et sans interruption, la seconde autorisant le capitaine à mettre la marchandise à terre ou en allèges après l'expiration des délais fixés par les règlements du port, il faut combiner ces deux clauses pour interpréter leur signification. En conséquence, si le déchargement s'est effectué dans ces délais, mais qu'un jour a été perdu au début par suite de l'encombrement du port, le navire n'a droit à aucune surestarie. — Sclater et Procter c. Neptune St. Sh. Co. — Haute-Cour de justice, 3 mai 1893, X, p. 288.

131. *Clause de déchargement rapide. Réclamateurs se présentant sans retard. Allèges suffisantes. Impossibilité de recevoir en avant et en arrière. Absence de droit de livrer à quai.* — Lorsque le connaissement porte que le déchargement se fera aussitôt que le capitaine sera prêt à débarquer, et que les réclamateurs se présentent sans retard avec une allège suffisante pour débarquer, mais insuffisante pour décharger à la fois en avant et en arrière, le capitaine n'a pas le droit de mettre les marchandises à quai. — Pollitzer et Cie c. Cascapedia Steamship Co. — Cour du Lord-Maire, 20 juillet 1887, III, p. 330.

132. *Clause de déchargement rapide. Réclamateurs. Inutilité de notifier l'arrivée du navire.* — Quand la charte-partie stipule que la cargaison sera déchargée aussi vite que le navire peut la délivrer, le capitaine n'a pas à notifier son arrivée au réclamateur, que généralement il ne connaît pas. — Hans Nyholn c. Frank Quarton.— Cour du Shériff de Kirkealdy, 20 février 1889, VI, p. 83.

133. *Clause autorisant à mettre à terre. Simple faculté.* — La clause du connaissement, qui autorise le capitaine à mettre lui-même à terre les marchandises qui n'auront pas été réclamées dans un certain délai, constitue pour le capitaine une faculté dont il est libre de ne pas se servir.— Hick c. Raymond et Reid. — Cour supr. de judicature, 30 juillet 1891, VII, p. 328; Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 702.

134. *Déchargement à la diligence du capitaine. Mise à terre sans précautions. Manquant.* — Le capitaine qui use de la faculté, que son contrat d'affrètement lui réserve, de mettre lui-même à terre sa marchandise, est responsable du manquant constaté lors de la pesée, s'il a déchargé avec une rapidité exagérée et s'il n'a pris ensuite aucune précaution pour empêcher le vol. — Proctor c. Armateurs. — Assises de Leeds, 10 août 1891, VII, p. 331.

135. *Berth bill of lading. Lenteurs des réclamateurs. Débarquement par le capitaine.* — Le berth bill of lading ne donne pas à l'armateur de droit réel sur la cargaison pour les surestaries. En cas de lenteurs des réclamateurs, il peut opérer lui-même le déchargement. — Hick c. Rodocanachi Sons Co et Raymond Reid. — Haute Cour de justice, 10 février 1891, VI, p. 710.

136. *Entrepreneur. Capitaine. Irresponsabilité.* — L'entrepreneur de déchargement n'est pas un employé du capitaine, mais un tiers avec lequel il a contracté et dont il n'est pas responsable. — Budgett c. Burmington. Cour supr. de judicature, 31 octobre 1890, VI, p. 463.

137. *Pesage. Frais. Charge du navire. Usage de Londres.* — En l'absence de toute coutume contraire régulièrement établie, c'est le capitaine qui doit supporter les frais de pesage. — Cour de la cité de Londres, 30 septembre 1890, VI, p. 308.

138. *Balayures. Vente. Prix. Armateur. Attribution.* — Puisque l'armateur est responsable du manquant, il doit logiquement avoir droit aux balayures. Les consignataires doivent donc lui en remettre la valeur. — Cour de la cité de Londres, 17 septembre 1890, VI, p. 307.

139. *Grains en sacs. Usage de Liverpool. Grains en vrac. Sacs vides. Toiles de location.* — L'usage à Liverpool pour la délivraison des chargements de grains en sacs est de mettre dans des toiles de location le grain trouvé en vrac au fond des cales, en même temps que les sacs vides ou déchirés et d'en faire des lots de 50. — Simmond, Hunt et Montgomery c. Rose. — Cour du comté de Liverpool, 10 août 1893, IX, p. 580.

140. BELGIQUE. — *Mode de délivraison. Capitaine. Modifications. Débarquement en allèges. Impossibilité.* — Quand un capitaine a renoncé à faire la délivraison en allèges, il ne peut modifier le mode de délivraison, à moins que les destinataires n'aient fait preuve de lenteur. — Société anonyme Badoise pour la navigation sur le Rhin et les Transports maritimes c. cap. Wilson. — Anvers, 4 juillet 1894, X, p. 471.

141. *Connaissements séparés. Délivrance. Condition. Demande du destinataire.* — Le capitaine a l'obligation de délivrer séparément les marchandises afférentes à chaque connaissement ; mais, pour qu'il en soit ainsi, le destinataire doit le déclarer formellement au capitaine dès le commencement du déchargement. — Cap. Brown c. Van Beylen. — Anvers, 9 mars 1887, III, p. 92.

142. *Navire allégé. Usage d'Anvers. Débarquement à l'ordre du commandant du port.* — Lorsqu'un navire est suffisamment allégé, il a, d'après les usages du port, l'obligation de délivrer la cargaison à l'emplacement à lui indiqué par le capitaine du port, soit dans le port même, soit dans les bassins. — Anvers, 1er avril 1893, IX, p. 261.

143. *Port de destination. Glaçons. Danger. Déchargement dans un port plus sûr.* — Lorsque le port de débarquement est rendu dangereux au navire et à la cargaison par les glaçons, le capitaine, qui a la garde du navire et de la cargaison, ne peut pas exposer soit l'un et l'autre, soit même le navire seul, à un danger sérieux qui peut être évité ; il fait bien de fuir ce danger en se rendant dans un port plus sûr. — Société Cockerill c. cap. Ferry. — Anvers, 30 juin 1890, VI, p. 82.

144. *Rapport de mer. Absence. Destinataires. Déchargement avant son accomplissement. Absence de droit pour en invoquer le défaut.* — Si, par l'article 38 de la loi maritime, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait le rapport de mer, l'inobservation de cette disposition, qui n'a qu'une portée disciplinaire, ne peut être invoquée par les destinataires quand ils ont consenti à débarquer avant l'accomplissement de cette formalité. S'ils avaient entendu s'en prévaloir, ils auraient dû immédiatement manifester leur volonté à cet égard quand le capitaine a déclaré être prêt à débarquer. — Cap. Miller c. Dreyfus et Cie. — Anvers, 25 janvier 1892, VII, p. 587.

145. *Navire en surestaries. Capitaine. Droit d'exiger une garantie.* — Lorsque le navire est en surestaries, le capitaine a le droit d'arrêter le déchargement en attendant qu'une garantie lui soit fournie, et les surestaries continuent de courir. — Cap. Miller c. Dreyfus et Cie. — Ibid.

146. *Lieu du déchargement. Clause d'indication par les affréteurs. Protestation.* — Lorsque la charte-partie réserve à l'affréteur d'indiquer au navire une place pour le débarquement, et qu'il ne désigne pas la première place disponible, le capitaine a l'obligation de protester de ce chef pour faire courir le délai de planches. — Cap. Anderson c. Société « La Vieille Montagne ». — Anvers, 17 décembre 1887, III, p. 758.

147. *Clause de délivrance sur le pont. Frais de porterage. Charge du destinataire.* — Lorsqu'une convention de transport porte « les marchandises doivent être délivrées du pont du navire où la responsabilité du capitaine cesse » et « le destinataire doit

faire la déclaration en douane des marchandises dans les 24 heures de la déclaration en douane du navire, et acceptera la délivrance des marchandises et les enlèvera immédiatement au moment de la mise à terre ; sinon, il devra payer les frais, et les marchandises seront emmagasinées par les agents du steamer aux frais et risques du réceptionnaire ; le transport pour la délivrance de la cargaison sera fait par le consignataire du navire, aux frais et risques du destinataire », ces diverses stipulations signifient que : les obligations du transporteur cessent sur le pont du navire, où le capitaine opère son dessaisissement; mais la réception, au lieu de se faire sur le pont par le destinataire, est réservée aux agents du steamer, qui sont chargés du transport (porterage) jusque sur le quai, où la délivrance aux destinataires a lieu, et les frais de porterage doivent être remboursés aux agents du steamer. — Kennedy, Hunter et Cᵒ c. cap. Milne et Adamson et Ronaldson. — Anvers, 31 mars 1885, IV, p. 189.

148. *Clause « sous palan ». Sens extensif. Usage d'Anvers. Bois. Etablissement du pont volant. Charge du capitaine.* — La clause, qui paraît signifier littéralement que le capitaine est franc de tous frais à partir du moment où il a présenté sa marchandise le long de son bord, soit, en d'autres termes, sous palan, a été étendue par l'usage, qui exige que le capitaine présente sa marchandise non seulement sous palan, mais au dessus du quai. A Anvers, on en use constamment comme suit pour les bois : le capitaine doit, s'il y a lieu, établi, à ses frais, le pont volant du navire au quai et amener la marchandise à la pierre bleue, où le destinataire la reçoit. — Dens c. cap. Bjolstad. — Anvers, 13 novembre 1894, X, p. 627.

149. *Affrètement à temps. Equipage. Obligation de délivrer à hauteur du palan. Salaire.* — L'usage, d'après lequel l'équipage est obligé de délivrer la marchandise à la hauteur du palan sans avoir droit de ce chef à aucun salaire, ne peut pas être invoqué lorsqu'il s'agit d'un litige entre l'armateur et l'affréteur du navire pour un temps déterminé. Dans ce cas, la question de savoir quelle est l'assistance due par l'équipage pour le déchargement, et notamment pour la livraison de la marchandise à la hauteur du palan, doit être appréciée d'après les circonstances. En général, en semblable hypothèse, les opérations du déchargement sont faites par des ouvriers spéciaux, mais il ne doit plus en être ainsi, et ces opérations doivent être effectuées par l'équipage, sans qu'il puisse exiger de ce chef aucune rémunération, lorsque, au moment où a commencé le débarquement, les matelots étaient depuis trois mois inactifs dans un port. — Société Anversoise c. Cie Gén. Transatlantique. — Sentence arbitrale, 17 juin 1886, II, p. 590.

150. *Délai d'usage stipulé. Surestaries. Protêt nécessaire.* — Quand un délai d'usage a été stipulé pour le déchargement, le capitaine, pour pouvoir réclamer des surestaries, doit protester à l'expiration du délai d'usage ; le protêt fait au commencement des staries est inopérant. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

151. *Staries. Délai. Base. Cent tonnes par jour ouvrable.* — D'après les usages de la place d'Anvers pour le déchargement des navires, le délai des jours de planche doit être calculé sur une base de cent tonnes par jour ouvrable. — Cap. Stap c. Kompencers. — Anvers, 1er juillet 1889, V, p. 268.

152. *Déchargement avec célérité. Capitaine. Ouvriers supplémentaires. Délai. Calcul.* — Le capitaine ne doit pas, en général, faire plus que d'employer un équipage suffisant au déchargement ; il ne peut être obligé d'engager des ouvriers supplémentaires au gré des destinataires, ce qui serait tomber dans l'arbitraire ; son obligation se borne à délivrer les marchandises à hauteur de palan, aidé de son équipage, en y mettant toute la célérité possible. C'est d'après la durée du chargement ou du déchargement effectué par le personnel du capitaine que la durée de starie est conventionnellement fixée sur la charte-partie. — Bordes et fils et Auguste André c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

153. *Retard. Codestinataires. Recours entre eux. Protestation. Inutilité.* — L'article 1146 du Code civil,

qui subordonne l'obligation aux dommages-intérêts à la condition d'une mise en demeure, ne s'applique qu'au cas d'inexécution d'un contrat, et, en dehors de ce cas, il faudrait un texte pour créer une déchéance résultant d'un défaut de mise en demeure. Spécialement, aucun lien de droit n'existant entre codestinataires, ils peuvent, conformément à l'article 1382 du Code civil, recourir les uns contre les autres pour les retards apportés par eux au débarquement, et ce sans avoir fait aucune protestation.— Cap. Jones c. de Clercq frères et consorts. — Anvers, 29 juin 1893, X, p. 303.

154. *Prix par tonne. Absence d'indication spéciale. Tonne du lieu de décharge.* — En l'absence de toute désignation qualificative dans une convention d'affrètement de navire, si un prix par tonne a été fixé pour le déchargement du bateau, il y a lieu de présumer que les parties ont eu en vue le tonneau du lieu de déchargement. — Mackoy c. Richard Hanze et Cie. — Ostende, 24 juin 1886, III, p. 473.

155. *Frais de réception sur quai et de délivrance aux destinataires. Taux. Usages d'Anvers.* — D'après les usages d'Anvers, le taux ordinaire pour recevoir sur quai du froment, le bâcher le cas échéant et ensuite le délivrer au destinataire, est de 80 cent. par 100 kilos. — Cap. Poschmann et autres c. Janssens. — Anvers, 31 mars 1888, IV, p. 190.

156. *Relâche pour avaries. Déchargement par des personnes expérimentées. Avaries. Capitaine irresponsable.* — Quand un navire qui faisait eau s'est réfugié dans un port et qu'après examen du susdit navire par des experts, le déchargement de la cargaison a été ordonné, il ne peut être fait aucun reproche au capitaine qui, pour le déchargement, s'est adressé aux personnes les plus expérimentées pour donner les instructions et en surveiller l'exécution, alors même que, dans la conception ou l'exécution de ces instructions, des fautes auraient été commises. — Cap. Hundewadt c. Witthoff et Cie.— Anvers, 17 juin 1886, III, p. 84.

157. DANEMARK. — *Emplacement. Plusieurs destinataires. Dissentiment. Majorité.* — La coutume voulant que le destinataire de plus de la moitié de la cargaison ait le droit d'indiquer le lieu du déchargement, il est juste de donner ce choix à ceux des destinataires qui représentent ensemble plus de la moitié de la cargaison. — Chambre de commerce de Copenhague, 3 septembre 1886, V, p. 540.

158. *Accélération. Mise en demeure.* — Le destinataire qui désire accélérer le déchargement, et notamment le faire opérer à certains endroits simultanément, doit mettre à ce sujet le capitaine en demeure. — Fagerlund c. Olsen. — Soog-Handelsret, 28 mai 1884, II, p. 360.

159. *Charbon dans la cale. Mise en tonneaux. Hissage. Piochage.* — D'après l'usage, c'est au destinataire à faire les frais de mise en tonneaux du charbon transporté dans la cale. Mais le capitaine doit faire hisser le charbon, et c'est à lui qu'il incombe de le faire piocher lorsqu'il est rendu adhérent par la gelée. — Jacobsen c. Jorgensen.— Soog-Handelsret, 18 juin 1884, II, p. 357.

160. *Clause de déchargement rapide. Capitaine. Ouverture des écoutilles. Avis au destinataire.* — Lorsque la charte-partie contient la clause de déchargement rapide, le capitaine doit aviser le destinataire du nombre d'écoutilles qu'il ouvrira à la fois. — Jacobsen c. Jorgensen. — Ibid.

161. *Clause de déchargement aux frais du destinataire. Transport de la cale au plat-bord et à terre.* — Lorsque le déchargement est mis par le contrat aux frais et risques du destinataire, c'est à lui de faire transporter les marchandises de la cale au plat-bord et du plat-bord à terre. — Dampskibsselskabet Neptun c. Aktienselskabet Tuborg Fabrikker.— Soog-Handelsret, 10 octobre 1883, II, p. 355.

162. *Clause de déchargement aux risques du destinataire. Frais supplémentaires.* — Malgré la clause du connaissement portant que « les marchandises seront retirées immédiatement ou sinon seront déchargées et emmagasinées aux frais et risques du destinataire », les frais supplémentaires occasionnés à ce dernier, par suite du déchargement des marchandises un dimanche, en son absence, doivent

lui être remboursés par le navire, car cette clause ne peut être entendue littéralement quand le déchargement a lieu en dehors des règles ordinaires, dans l'intérêt exclusif du navire et un jour férié. — Copenhague, 15 novembre 1890, VIII, p. 407.

163. *Pluralité de réceptionnaires. Blé en vrac. Déficit. Répartition proportionnelle aux connaissements.* — Lorsqu'une cargaison de blé a été chargée en vrac à l'adresse de plusieurs acheteurs, l'excédent ou le manque de poids constaté au pesage à l'arrivée doit, d'après l'usage de Copenhague, se répartir proportionnellement au contenu des connaissements qui ont été rédigés. — Copenhague, 9 avril 1892, IX, p. 765.

164. *Délai. Point de départ. Navire amarré à quai.* — Le capitaine doit chercher une place pour le déchargement quand le capitaine ne lui en indique pas une, et les jours de planche commencent seulement à courir du jour où le navire est amarré à quai et prêt à décharger. — Jensen c. Hansen. — Copenhague, 31 août 1885, III, p. 360.

165. *Délai. Surestaries. Mauvais temps.* — Lorsqu'il est dit, dans le connaissement, que la cargaison sera entièrement déchargée dans le délai de deux jours ouvrables (*working days*), on ne doit faire courir le délai pour le déchargement que du jour où le navire est arrivé à la place indiquée à cet effet et où il est prêt à décharger. Mais ce délai pour le déchargement ne peut être prolongé par le motif que le mauvais temps a empêché l'opération pendant une partie d'un des jours fixés. — Ems c. Cie des Moulins à vapeur de Copenhague. — Copenhague, 19 juin 1889, VI, p. 333.

166. *Retard. Clause de déchargement rapide. Destinataire. Durée normale du travail.* — Malgré la clause de la charte-partie portant que le déchargement devra s'opérer aussi vite que le navire pourra livrer les marchandises, le destinataire n'est point obligé de faire travailler plus longtemps que la durée normale du travail, c'est-à-dire de six heures du matin à six heures du soir, et cela bien qu'il ait fait jour avant et après les heures indiquées et que l'équipage du navire ait été disposé à travailler même après six heures du soir. — Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

167. *Retard. Faute du capitaine. Surestaries. Non-lieu.* — Le capitaine dont le navire a été déchargé trop lentement n'est point autorisé à réclamer une indemnité pour surestaries lorsque le retard apporté dans le déchargement lui est imputable à lui-même, en ce sens qu'il n'a pas fourni la force de travail nécessaire pour la part qui incombait au navire dans le déchargement.— Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

168. *Retard. Grève. Force majeure.* — L'affréteur est responsable de tout retard apporté au déchargement au delà du délai stipulé pour cette opération dans la charte-partie, alors même que ce retard provient d'une grève générale des services dans le port de déchargement. Il est en faute, en effet, de ne pas avoir fait insérer dans la charte-partie une clause spéciale qui le dégageait de toute responsabilité pour le cas de grève, car la grève ne peut pas être comptée parmi les événements imprévus ou de force majeure de nature à délier une personne des obligations qu'elle a légitimement contractées. — Copenhague, 11 décembre 1892, II, p. 772.

169. *Retard de quelques heures. Non-lieu à surestaries.* — Le capitaine ne peut réclamer de surestaries par ce seul motif que le déchargement a été terminé quelques heures après le moment où il aurait pu l'être au dire des experts, s'il a été terminé le même jour. — Hansen c. Jorgensen. — Copenhague, 3 février 1886, III, p. 359.

Contrà. — Ems c. Cie des Moulins à vapeur de Copenhague. — Copenhague, 19 juin 1889, VI, p. 333.

170. *Capitaine. Refus de décharger. Défaut de paiement du fret mort par le destinataire. Surestaries. Non-lieu.* — Le fréteur ne peut réclamer de surestaries quand le capitaine, après avoir déchargé une partie de la cargaison dans un port, suspend le déchargement dans un autre port de destination par le motif que le destinataire se refuse à payer le fret mort ou à donner garantie pour son paiement, car, si le paiement du fret mort a déjà été refusé dans le premier port, le capitaine était autorisé, dans le second, à décharger et à consigner im-

médiatement une partie de la cargaison suffisante pour le couvrir de sa réclamation concernant le fret mort. — Copenhague, 3 décembre 1890, VIII, p. 411.

171. *Police d'assurance. Renvoi à la Convention du 2 avril 1850. Assuré. Non-constatation de la cause des avaries. Agent de l'assureur. Présence au déchargement. Assureur tenu.* — Alors même qu'il est stipulé dans une police d'assurance que la Convention du 2 avril 1850 (c'est-à-dire les statuts de la Compagnie royale d'assurances maritimes) sera applicable à l'assurance, l'omission par l'assuré de faire procéder à la recherche de la cause de l'avarie, conformément à l'article 165 de cette Convention, ne suffit point à libérer l'assureur de ses obligations, quand l'agent de ce dernier a visité les marchandises sur le navire et assiste à leur déchargement. — Copenhague, 12 avril 1893, X, p. 632.

172. Italie. — *Chargement à cueillette. Capitaine. Obligation de faire connaître à tous les destinataires le plan d'arrimage. Délimitation du délai spécial de staries.* — Quand les marchandises des divers réceptionnaires sont arrimées de telle manière que l'on ne puisse en enlever une sans déranger celles qui sont au-dessus, le capitaine est tenu de porter à la connaissance de tous les réceptionnaires le plan d'arrimage avec toutes les indications de place, de quantité et de qualité des différentes parties, ainsi que le nom des personnes à qui ces marchandises appartiennent, afin que chacun puisse savoir à quel jour et heure précis il doit se présenter à bord du bâtiment et quel délai lui est assigné dans les staries. — Copello, Prève et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, V, p. 558.

173. *Chargement à cueillette. Terme unique de staries pour le déchargement. Reponsabilité des derniers destinataires.* — Lorsque le capitaine crée plusieurs connaissements se rapportant à différentes parties de marchandises adressées à des destinatairet également différents, mais que ces connaissements contiennent une clause assignant à ces destinataires un terme unique pour le déchargement de la cargaison tout entière, si ce terme est épuisé par ceux qui ont procédé les premiers au débarquement de leurs marchandises, ceux qui y procèdent les derniers sont responsables vis-à-vis du capitaine du paiement des surestaries, sauf leur recours contre les premiers. — Cornish c. Scarpa. — Venise, 7 juin 1888, IV, p. 580.

174. *Consignataire du navire. Gestion d'affaires. Dommages soufferts par les marchandises. Responsabilité.* — Le consignataire d'un navire qui en effectue le déchargement, alors que les destinataires ne se présentent pas pour retirer leurs marchandises, s'il est stipulé dans le connaissement que le consignataire doit en opérer le débarquement à leur compte et à leurs risques et périls, contrevient à cette clause du connaissement et assume la qualité de *negotiorum gestor* des destinataires. Il est donc, dans l'une et l'autre hypothèse, responsable, à l'égard de ces derniers, des dommages soufferts par les marchandises, depuis le moment où il les a reçues du capitaine jusqu'à celui où il les a remises aux destinataires, et il ne peut prétendre au remboursement des frais de débarquement et de magasinage, si ces dommages résultent de sa faute. — Société Ligurienne Lombarde et Société Italienne c. John Wite. — Gênes, 31 juillet 1888, IV, p. 582.

175. *Cotons. Déchargement pêle-mêle et sans division de marques. Usage de Gênes.* — C'est un usage du port de Gênes que les cotons sont déchargés pêle-mêle et sans division de marques. — Ettlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Gênes, 28 janvier 1890, V, p. 695.

176. *Cotons. Débarquement sur quai. Usages de Gênes. Encombrement. Capitaine. Droit de débarquer à l'aide de pontons.* — D'après les usages du port de Gênes, les cotons sont débarqués sur quai et non sur pontons ; cependant, si, par suite de l'encombrement, il n'est pas possible à un navire d'opérer de la sorte, à moins d'attendre sans rien faire son tour d'accoster, il est permis au capitaine de faire le débarquement à l'aide de pontons. — Ettlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Ibid.

177. *Frais. Ordre de consignation. Refus du consignataire. Capitaine. Débarquement.* — Si, dans les usages du port de Gênes, la consignation des

choses chargées se fait par le capitaine contre présentation d'un ordre conforme du consignataire, le refus du consignataire de délivrer cet ordre au porteur du connaissement ne peut équivaloir au refus par le capitaine de consigner ; car il est indispensable, à cet égard, que le réceptionnaire prouve qu'il s'est présenté à bord pour réclamer la marchandise, et qu'il a produit le connaissement. En conséquence, les porteurs du connaissement ne peuvent prétendre faire supporter au capitaine les frais de débarquement qu'il a fait en leur absence, en se basant uniquement sur le refus indû du consignataire de leur délivrer l'ordre de consignation. — Ettlinger et de Ferrari c. Bodoano. — Ibid.

178. *Frais. Vapeur. Déchargement exécuté par les consignataires. Usages de Gênes.* — Quand il est stipulé dans une charte-partie que le débarquement de la cargaison d'un vapeur sera exécuté « aux frais du navire par les hommes du consignataire, les frais ne devant pas excéder ce qui est d'usage pour le déchargement des vapeurs », le receptionnaire a le droit de retenir sur le fret, non pas la somme qu'il a payée par tonneau aux ouvriers employés, mais la somme que, d'après l'usage, le réceptionnaire retient d'habitude pour frais de déchargement. — Gênes, 29 janvier 1885, I, p. 409.

179. *Mélange. Plusieurs destinataires. Répartition.* — Quand, dans une cargaison destinée à plusieurs destinataires, un mélange s'est opéré, le capitaine est tenu de répartir la marchandise mélangée, dans l'espèce du blé, entre les divers réceptionnaires au prorata de la quantité chargée par chacun d'eux. Cette obligation existe, bien que le mélange résulte de la faute du capitaine ou provienne d'un cas de force majeure. — Schiaffino et Solari c. Molinari. — Gênes, 18 mai 1886, II, p. 465.

180. *Retard. Déchargement à tant de tonnes par jour. Mise en demeure. Nécessité.* — Quand il a été convenu au contrat d'affrètement que le déchargement devait s'effectuer à raison d'un nombre donné de tonnes par jour, on ne peut dire qu'il a été convenu un délai préfixe, qui court sans qu'il soit besoin de mise en demeure. — Maison Carlo Raggio c. maison Raeburn et Vérel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 603.

181. *Retard. Nature de la marchandise. Poix durcie. Conditions d'arrimage. Surestaries. Non-lieu.* — Le réceptionnaire de la marchandise ne peut être tenu de payer des surestaries, quand le retard est provenu de l'état de la marchandise au moment du déchargement (en l'espèce, de la poix durcie pendant le voyage) ou des conditions dans lesquelles elle se trouvait arrimée dans le bateau. — Maison Carlo Raggio c. Maison Raeburn et Vérel. — Ibid.

182. *Retard. Vente en cours de voyage. Acquéreur. Déchargement. Surestaries.* — Lorsque des marchandises en cours de voyage sont vendues, l'acquéreur est obligé d'en effectuer le déchargement aux clauses et dans les délais fixés par le contrat d'affrètement. Par suite, si c'est par son fait qu'un retard s'est produit dans le déchargement, il ne peut prétendre qu'il a ignoré le délai des staries, ni exciper d'un défaut de mise en demeure, pour se libérer de l'obligation qui lui incombe de rembourser au vendeur le montant des staries que ce dernier aurait dû payer au capitaine. — Galletti c. Campanavi. — Gênes, 3 mars 1890, VI, p. 84.

183. *Surestaries. Paiement. Destinataire chargé du débarquement.* — Au regard du capitaine et de l'armateur, c'est le destinataire qui est personnellement responsable du paiement des surestaries, alors même qu'il est indiqué, au dos du connaissement, comme chargé d'effectuer le débarquement du navire. — White c. Copello. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 84.

184. *Surestaries. Paiement proportionnel. Capitaine. Action directe. Action récursoire des destinataires entre eux.* — Les destinataires du chargement, porteurs de connaissements identiques, une fois le terme des staries arrivé, sont tenus du paiement des surestaries, selon le *quantum* fixé par la clause imprimée, et proportionnellement au chargement destiné à chacun d'eux. Le capitaine n'est nullement obligé de prouver la faute commise par chacun des destinataires. Il lui suffit de prouver la durée du déchargement, sauf l'action récursoire que les destinataires peuvent

avoir à exercer les uns contre les autres, dans leurs rapports respectifs. — Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

185. PAYS-BAS. — *Clause : la planche commence « after the ship is in every respect ready in berth ». Capitaine. Navire prêt à décharger. Avis au consignataire.* — Lorsque la charte-partie stipule que les jours de planche commencent « after the ship is in every respect ready in berth », et que le capitaine prouve qu'il a dûment communiqué aux consignataires qu'il était prêt à décharger le navire, c'est aux consignataires à démontrer que le navire n'était pas prêt. — Groth c. Bruckwilder. — Rotterdam, 27 février 1892, VIII, p. 155.

186. *Déchargement rapide. Retard. Faute. Preuve. Faute du stevedore. Surestaries non-dues.* — En l'état d'une charte-partie contenant la clause : « the cargo to be discharged as fast as the steamer can deliver. The cargo to be taken from alongside of the ship, but the ship to discharge cargo with the use of her steamwinches. The captain to employ the stevedore of the receiver of the cargo at port of discharge at the rate of 10 pence per ton », le capitaine a droit à des surestaries équivalant au nombre de jours que la décharge aurait pu être finie plus tôt. Mais, pour avoir droit à ces surestaries, il ne suffit pas de prouver combien de jours il faut pour décharger le navire et dans quel délai la décharge a été opérée ; le capitaine doit prouver également que le retard doit être attribué à une faute du consignataire. La faute du stevedore de ce dernier ne suffit pas, ledit stevedore devant être considéré comme étant au service du capitaine. — Eles Dryden c. Société Joh. Otten en Zoon. — Amsterdam, 26 juin 1891, VII, p. 460.

187. *Gelée. Frais supplémentaires. Force majeure.* — Le consignataire est tenu de faire la décharge du navire, à moins que le contraire n'ait été stipulé. En Hollande, aux mois de décembre et de janvier, la gelée ne peut être réputée force majeure, même dans le cas où elle augmente les frais de la décharge. — Roggenhamp et Cie c. Euler. — Leuwarden, 19 février 1890, VI, p. 86.

188. SUÈDE. — *Lieu fixé pour le déchargement. Surestaries.* — Lorsque la charte-partie stipule que « le déchargement aura lieu aussi vite que le navire pourra décharger jour et nuit », les jours de planche doivent être calculés d'après la possibilité matérielle du déchargement et non d'après la jauge du navire, ainsi que l'indique l'art. 78, § 1, de la loi maritime. — Skantze c. Ringborg. — Cour d'appel de Gothie, 5 février 1886, IV, p. 197.

189. TUNISIE. — *Navire prêt à livrer. Condition. Libre pratique.* — Un navire ne doit être considéré comme prêt à livrer sa cargaison au port de débarquement, que lorsqu'il y a été admis en libre pratique. — Couitéas c. Cie Danoise de Navigation. — Tunis, 13 mai 1893, IX, p. 88.

190. *Protestation. Art. 435. Délai. Point de départ. Fin du déchargement.* — Le délai de 24 heures, accordé au destinataire par l'article 435 du Code de commerce, pour protester contre le capitaine, ne court que du jour où le déchargement de la marchandise est complètement terminé. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

191. *Destinataire. Frais de transport et de déchargement. Paiement à l'agent de l'expéditeur. Condition de la remise des connaissements. Avaries. Action. Absence de déchéance.* — Le fait de payer à l'agent de l'expéditeur les frais de transport et de débarquement de la marchandise ne saurait empêcher les destinataires d'agir ensuite contre le transporteur pour les avaries qu'ils découvrent après avoir reçu ladite marchandise. Il en est ainsi, du moins, quand l'expéditeur n'a voulu livrer les connaissements que contre le paiement de tous les frais dont il était responsable envers la compagnie de transports. En pareil cas, les destinataires ne payent les frais dont il s'agit que contraints et forcés et ne s'interdisent nullement de réclamer contre un préjudice qu'ils ne pourront découvrir qu'une fois en possession des connaissements. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

192. *Jours courants et réversibles. Surestaries. Sommation. Nécessité.*

— Lorsque la charte-partie stipule des jours courants et réversibles pour le chargement et le déchargement, une sommation est indispensable pour faire courir les surestaries. — Cap. Tricae c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

193. *Délai de staries. Délai franc. Déchargement sans réserves dès l'arrivée. Point de départ.* — En principe, le délai des staries doit être franc. Mais, quand la charte-partie stipule un délai de quatre jours courants pour le déchargement d'une marchandise, et que les réceptionnaires ont commencé sans réserves le débarquement dans l'après-midi du jour de l'arrivée du navire, c'est à partir de ce moment que doit être compté le délai stipulé. — Tunis, 13 octobre 1892, VIII, p. 171.

194. *Clause de protestation dans vingt-quatre heures. Délai. Point de départ. Livraison à chaque destinataire.* — Quand un connaissement stipule que « toute réclamation pour dommage ou manquant doit être faite par écrit dans les vingt-quatre heures qui suivent le déchargement », il ne faut pas entendre par ce mot *déchargement* l'opération qui consiste à empiler des marchandises sur le quai en désordre et à la hâte, sans qu'on ait le temps de les reconnaître. Il ne peut s'agir, dans ce cas, que d'un déchargement définitif, c'est-à-dire que le délai de vingt-quatre heures commence seulement à courir lorsque le transporteur a eu soin de livrer les marchandises de telle manière que chaque destinataire soit à même de reconnaître immédiatement celles qui lui sont offertes. Spécialement, des fers destinés à plusieurs personnes ayant été débarqués pêle-mêle sur le quai de la douane, le délai fixé pour les réclamations ne court pas tant que le transporteur n'a pas préparé les lots revenant à chaque destinataire. On ne saurait imposer aux réclamateurs de procéder eux-mêmes au pointage et à la division de leurs marchandises, car ils n'auraient pas été obligés de se rendre dans les cales ou sur le pont du navire pour y distinguer et retrouver leur cargaison, si le déchargement avait eu lieu sous palan, et leur situation à cet égard ne saurait être modifiée quand il plaît au capitaine d'empiler en bloc toutes ses marchandises sur le quai pour repartir plus vite. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

195. *Clause de déchargement sous palan. Marchandises avariées. Absence de certificat d'arrimage. Non-constatation par expert. Débarquement sans avis.* — Doit être déclaré responsable des dommages subis par la cargaison en cours de route le capitaine qui, arrivant en avaries, ne produit pas de certificat de bon arrimage, ne fait pas constater cet arrimage par expert et décharge les marchandises avant même d'avoir avisé le destinataire de leur arrivée. Il en est ainsi surtout lorsque, d'après la charte-partie, le déchargement devait avoir lieu sous palan. — Claude Monin c. Morès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

Voir aussi : *Affrètement, Assurance maritime, Assurance contre l'incendie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Consignataire de la cargaison, Destinataire, Docks, Echouement, Fin de non-recevoir, Fret, Mesures sanitaires, Navire, Réclamateur, Relâche, Starie, Surestaries.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Accident, 115.
Acconier, 61,
Agent, 171, 191.
Agrès, 83.
Allège, 129, 131, 140, 142.
Allotissement, 103.
Amende, 112.
Apparaux, 83.
Armateur, 22, 119.
Arrêté préfectoral, 14, 15.
Arrimage, 39, 69, 78, 79, 93, 119, 172, 181.
Assurance, 69, 120, 171.
Avarie, 35, 36, 156, 171, 191, 195.
Balayures, 138.
Bassin, 123.
Berth bill of lading, 135.
Blés, 163.
Bois, 51, 148.
Bord à quai, 28.
Brême, 1.
Cale, 159, 161.
Camionneurs, 56.
Capitaine du port, 16, 142.
Cas fortuit, 99.
Caution, 94.
Céréales, 82.
Certificat d'arrimage, 175.
Chaland, 75.
Chambre de commerce, 15.
Charbon, 52, 159.
Chargement à cueillette, 93, 116, 172, 173.
Charte-partie, 8, 20, 26, 27, 28, 70.
Classement, 60.
Clause d'exonération, 22, 94.
Clause imprimée, 27.
Clause manuscrite, 27.
Connaissement, 28, 29, 77, 141, 163, 191.
Consignataire, 20, 47, 53, 83, 113, 116, 177, 178, 185.
Consignataire du navire, 36, 38, 67, 68, 103, 174.
Cotons, 53, 54, 55, 59, 175, 176.
Couverture, 54.
Déchargement le long du bord, 28, 31, 76.
Déchargement rapide, 7, 12, 14, 30 et s., 59, 77, 118, 130 et s., 152, 160, 166, 186.

Déchet, 102.
Déficit, 4, 52, 101 et s., 134, 163.
Délai, 1, 2, 10, 11 et s., 26, 82, 86, 99, 127, 130, 150, 151, 152, 164, 165, 171, 190, 193, 197.
Désertion, 91.
Dimanche, 62, 71, 162.
Direction, 22.
Docks, 17, 18, 72, 81, 86, 87, 88, 92, 110 et s.
Dommages-intérêts, 63.
Douane, 112.
Eau, 21.
Ecoutilles, 160.
Empilage, 53, 54, 74, 77.
Encombrement, 38, 77, 88, 176.
Engins, 35.
Enlèvement, 39, 64, 65, 66, 77, 79, 82.
Entrepreneur, 52, 110, 115, 116, 136.
Equipage, 91, 149.
Expert, 195.
Extraboulage, 80.
Farine, 68.
Feux, 58.
Fin de non-recevoir, 191.
Force majeure, 89, 91, 92, 128, 168, 187.
Frais, 17, 29, 34, 49, 50, 53, 59, 70, 72, 73, 74, 75, 77 et s., 109, 116, 119, 137, 147, 155, 161, 162, 177, 178, 187, 191.
Franco-bord, 51.
Fret, 76, 85, 122.
Fret mort, 170.
Froment, 155.
Gabarage, 35.
Gardiennage, 78.
Gelée, 187.
Gestion d'affaires, 174.
Glaces, 143.
Grains, 56, 109, 139.
Graines, 81.
Grève, 89, 127, 128, 168.
Grue, 115.
Hambourg, 2.
Hissage, 159.
Incendie, 59.
Intempéries, 88, 165.
Jours courants, 99, 192.
Jours fériés, 44.
Jours ouvrables, 151.
Libre pratique, 189.
Magasin, 37.
Mahonne, 120.
Maïs, 57, 107.
Mandat, 112.
Manifeste, 100, 112, 114.
Marques, 175.
Matières explosibles, 158.
Mécanicien, 115.
Mélange, 108, 109, 179.
Mesurage, 57.
Mise à terre, 49, 73, 130, 133, 134.
Mise en demeure, 158, 180, 192.
Navire, 1, 2.
Nuit, 3, 38, 44, 62.
Nullité, 111.
Officier du bord, 92.
Ouvrier, 42, 89, 115, 152.
Palan, 43, 44, 45, 50, 72, 85, 87, 121, 148, 149, 195.
Pesage, 39, 52, 56, 67, 75, 76, 84, 85, 137.
Piochage, 159.
Place à quai, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 125, 146, 157, 188.
Poids, 76, 85, 107.
Poids inconnu, 104.
Poids public, 76.
Pointage, 114.
Poix, 181.
Pont, 56, 147.
Ponton, 176.
Pont volant, 148.
Porterage, 56, 147.
Pourparlers, 78.
Prélarts, 36.
Preuve, 45, 64, 96, 186.
Procès-verbal, 112.
Protestation, 84, 86-114, 146, 150, 153, 190, 194.
Quai, 28, 38, 41, 53, 60, 62, 63, 64, 69, 73, 74, 77, 82, 124, 126, 131, 155, 164, 176.
Quai de marée, 21.
Rade, 7.
Ramassis, 55, 107.
Rances, 24.
Rapport de mer, 144.
Ratures, 114.
Reçu, 114.
Règles de Hambourg, 3, 4.
Relâche, 156.
Répartition, 104, 185, 107, 163, 179.
Réserves, 110, 193.
Retard, 24, 39, 44, 45, 46, 64, 65, 66, 77, 79, 87 et s., 127, 131, 152, 166, 167, 168, 169, 180, 181, 182, 186.
Sacs, 56, 68, 107, 139.
Salaire, 42, 119, 149.
Starie, 8 et s., 100, 151, 172, 173, 193.
Stationnement, 81.
Stevedore, 186.
Surestaries, 32, 40, 41, 74, 86, 92, 95 et s., 127, 129, 130, 145, 150, 165, 167, 169, 170, 181-184, 186, 188, 192.
Tarif, 47, 72, 81, 82, 86.
Tiers, 64.
Toiles, 139.
Tonne, 154, 180.
Transbordement, 22, 73.
Trémie, 57.
Triage, 49, 109.
Usage, 10, 15, 26, 33, 37, 40, 51, 106, 150.
Usages d'Anvers, 142, 148, 155.
Usages de Bordeaux, 25, 40, 76.
Usages de Caen, 83.
Usages de Dunkerque, 11, 56, 109.
Usages de Gênes, 175, 176, 178.
Usages de la Mer Noire, 104.
Usages de Liverpool, 139.
Usages de Londres, 137.
Usages de Marseille, 47.
Usages de Nantes, 116.
Usages de Rouen, 8, 57.
Usages de St-Nazaire, 52.
Usages du Hâvre, 13, 14, 34, 54, 55, 85.
Vente, 182.
Voilier, 13, 14.
Vol, 60, 61.
Vrac, 56, 104, 139.
Wharf, 70.

DÉCHET DE FABRICATION. —

Voir : *Colonies*, *Sucre*.

DÉCHET DE ROUTE.

1. France. — *Bois de Campêche.* — Le déchet de route sur les bois de Campêche et pour un voyage de 72 jours dépasse ordinairement 5 0|0. — Durand c. Hubeau. — Marseille, 12 mai 1891, VII, p. 45.

2. *Bois de Campêche.* — Pour les bois de Campêche, le déchet de route est très variable ; et spécialement, pour une marchandise qui comprenait beaucoup de racines et qui a été longtemps à quai à l'air libre, on peut admettre un déchet de 12 0|0. — Hubeau c. cap. Nielsen. — Marseille, 26 janvier 1892, VII, p. 439.

3. *Céréales. Usages de Nantes.* — Le déchet de route pour le transport des céréales est de 1 0|0. — Durassier c. Drouin.— Nantes, 17 janvier 1894, X, p. 605.

4. Belgique. — *Bois.* — Pour le transport des bois, il n'a jamais été admis de freinte résultant du bris normal. — Verspreuwen c. cap. Fornio. — Anvers, 17 juin 1892, IX, p. 584.

Voir aussi : *Capitaine*, *Commissionnaire de transports*, *Preuve*, *Vidange*.

DÉCLARATION DE MER. —

Voir : *Capitaine.*

DÉFENDEUR.

1. Angleterre. — *Pluralité de défendeurs. Défendeurs domiciliés en dehors de la juridiction de la haute Cour. Judicature Act. Permis de citer.* — En vertu des nouvelles règles du *Judicature Act*, lorsqu'une personne est nécessaire comme partie dans un procès, elle peut être citée devant une juridiction en dehors de

laquelle elle est domiciliée, pourvu que l'instance principale ait été régulièrement introduite contre un défendeur domicilié dans les limites de la juridiction saisie. — Marine Insurance c. Thompson. — Haute-Cour de justice, 16 avril 1885, I, p. 49.

Voir aussi : *Société*.

DÉFICIT. — Voir : *Capitaine, Déchargement, Destinataire*.

DÉGUSTATION. — Voir : *Douane, Expertise*.

DÉLAI. — Voir : *Avarie, Capitaine, Déchargement, Destinataire, Fin de non-recevoir, Marchandise, Starie, Surestaries*.

DÉLAISSEMENT.

1. FRANCE. — Caractère véritable du délaissement. (M. de Courcy). — III, p. 115.

2. Prescription. Perte totale de l'objet assuré. Délaissement non notifié en temps utile. Action d'avarie. Application. (M. de Courcy.) — III, p. 110.

3. ITALIE. — Dispositions du Code de commerce italien. Législation comparée. — I, p. 700.

4. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce. — VI. p. 378.

Voir aussi : *Assurance maritime*.

DÉLÉGATION.

1. FRANCE. — *Acceptation tacite. Compagnie de navigation. Emprunt. Affectation du matériel naval. Vente. Délégation du prix. Emprunt postérieur. Prix affecté aux premiers obligataires.* — La délégation faite par un débiteur qui donne un autre débiteur à son créancier, si elle n'opère pas novation, faute par le créancier de décharger son débiteur primitif, n'en crée pas moins un lien de droit entre le débiteur nouveau et le créancier, pourvu que celui-ci l'ait acceptée. Cette acceptation ne peut être tacite. Spécialement, lorsqu'une compagnie de navigation, après avoir affecté son matériel naval au service des intérêts et à l'amortissement du capital-obligations par elle émises, vient à céder à un tiers partie de ce matériel, avec délégation du prix convenu en faveur des obligataires, l'acceptation tacite de cette délégation peut résulter, au profit de ces derniers, de cette circonstance qu'au moment de la cession du matériel ils n'ont pas réclamé l'exigibilité immédiate de leur créance et qu'à plusieurs échéances successives ils ont touché du débiteur délégué le montant des intérêts échus. Dans de pareilles circonstances, si la compagnie débitrice primitive a fait, postérieurement à la cession de son matériel, une seconde émission d'obligations, les nouveaux obligataires ne peuvent prétendre aucun droit sur le prix du matériel, au préjudice des obligataires de la première émission seule existante au moment où la délégation a été faite. — Obligataires Valéry 1878 c. Obligataires 1883 et Cies Transatlantique et Morelli. — Marseille, 13 avril; Aix, 31 juillet 1888, IV, p. 70 et 143.

2. *Acceptation tacite. Compagnie de navigation. Emprunt. Affectation du matériel naval. Vente. Délégation du prix. Emprunt postérieur. Prix affecté aux premiers obligataires.* — Le contrat, aux termes duquel une société de navigation vend les navires composant sa flotte, en stipulant que le prix de vente appartiendra aux porteurs d'obligations émises antérieurement, constitue une stipulation pour autrui et non point une cession de créance. En conséquence, il suffit, pour que la convention soit opposable aux créanciers postérieurs de la société, que la stipulation ait été acceptée, même tacitement, par ceux au profit desquels elle a été faite, sans qu'il y fût nécessaire d'observer les formalités édictées par l'art. 1690 du C. civ. — Faillite Rigal et autres c. Gautier et autres. — Cassation, 24 juillet 1889, V, p. 181.

Voir aussi : *Affrètement*.

DÉLIBÉRATION. — Voir : *Avarie commune, Fin de non-recevoir, Prêt à la grosse*.

DÉLIT.

1. FRANCE. — *Preuve. Déclaration d'un coprévenu.* — Aucune disposition n'interdit aux juges de faire état, dans leur décision, de la déclaration d'un coprévenu. — Honduce c. Administration des Douanes. — Cass., 12 février 1887, II, p. 645.

Voir aussi : *Accident, Capitaine, Compétence, Gens de mer, Prescription.*

DEMANDE RECONVENTIONNELLE.

1. ITALIE. — *Connexité avec l'action principale. Décision unique. Devoir du juge.* — Quand la demande reconventionnelle opposée par l'intimé est intimement liée à la demande principale et, tirant son origine du même lieu contractuel, constitue une défense à cette dernière, le juge ne peut prononcer sur la prétention du demandeur et suspendre sa décision sur l'action reconventionnelle. — Pandolino c. Lagorio Giuseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

DÉPOT. — Voir : *Docks.*

DÉROUTEMENT. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Charte-partie, Destinataire, Fret, Vente à livrer.*

DÉSISTEMENT. — Voir : *Action.*

DESTINATAIRE.

DIVISION.

Chap. I. *Des droits et obligations du destinataire en général.* — Chap. II. *Des droits et obligations du destinataire à la livraison.* — Chap. III. *Des réclamations du capitaine contre le destinataire.* — Chap. IV. *Des réclamations du destinataire contre le capitaine.*

CHAPITRE I

Des droits et des obligations du destinataire en général.

1. FRANCE. — *Connaissement. Compétence exceptionnelle. Clause inopposable.* — La clause d'un connaissement créé entre chargeur et capitaine, portant dérogation à l'article 420 du C. p. c. pour attribuer compétence au tribunal de commerce du lieu où le connaissement a été créé, ne lie que le chargeur et la compagnie de transports maritimes et ne produit aucun effet à l'égard du destinataire. — Cie Transatlantique c. Esbérard. — Alger, 7 février 1891, VII, p. 23.

2. — *Connaissement. Clauses licites. Obligation.* — Les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en justice en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Cie Générale Transatlantique c. Esbérard ; — Cassation, 19 octobre 1891, VII, p. 385. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou ; — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166. — Cie de Navigation mixte c. Méchiche ; — Alger, 31 janvier 1893, VIII, p. 663.

3. *Connaissement. Renvoi à d'autres connaissements. Frais de déchargement mis à la charge des destinataires. Loi des parties.* — La clause, inscrite au bas du connaissement, que les chargeurs acceptent les clauses et conditions des connaissements d'une compagnie de transports, a pour effet, en l'absence de modification apportée à ces clauses, de les rendre applicables dans leur entier. La clause en vertu de laquelle le débarquement sera fait par les armateurs, et qui fixe à 1 f. 50 par tonneau de mer les frais afférents à payer par les destinataires, fait donc la loi des parties qui se sont référées aux connaissements où elle se trouve exprimée. — Duménil-Leblé c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 juillet 1893, IX, p. 201.

4. *Connaissement. Absence de renvoi à la charte-partie. Clause d'exonération dans la charte-partie. Clause inopposable.* — Lorsque le connaissement ne contient aucun renvoi aux clauses de la charte-partie, l'armateur ne peut pas opposer une clause d'exonération insérée dans la charte-partie au destinataire, dont les droits et obligations sont limités dans les termes du connaissement. — D'Alayer c. cap. Petersen. — Marseille, 7 avril 1893, VIII, p. 698 ; Aix, 27 décembre 1893, IX, p. 492.

5. *Connaissement. Fréteur. Droit de scinder l'envoi de la marchandise. Refus de la recevoir en deux fois. Retard.* — Lorsque le fréteur s'est réservé sur ses connaissements le droit de scinder l'envoi de la marchandise, le refus de la recevoir en deux fois rend le réceptionanire responsable du retard causé par sa résistance. — Société maritime Algérienne c. Gran-

din frères et Dufailly et Noy. — Rouen, 23 février 1894, X, p. 207.

6. Belgique. — *Obligations. Limitation aux mentions du connaissement.* — Le destinataire qui n'est pas intervenu au contrat d'affrètement n'a d'autre fret à payer ni d'autres devoirs à remplir que ceux qui se trouvent déterminés par le connaissement, sauf au capitaine à exercer, le cas échéant, son recours contre l'affréteur ; il en est ainsi même lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si ce document n'indique pas nettement ce qui doit être acquitté par le porteur en dehors du fret de la marchandise réellement transportée. — Hansen c. Cie Commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

7. *Transbordement en cours de route. Through bill délivré par le premier transporteur. Représentant. Manquant. Destinataire. Défaut d'action contre le dernier transporteur.*— Lorsqu'une expédition est faite sous l'empire d'un *through bill of lading* portant en autres la clause « *que dit être*, poids inconnu », en cas de constatation d'un manquant à l'arrivée, le destinataire doit s'adresser, non pas au steamer dernier transporteur ou au déclarant en douane, mais au capitaine du steamer qui a délivré le *through bill.* — Van Gend c. cap. Weyer, Depoorter et Pottieuw. — Anvers, 13 juillet 1887, III, p. 344.

8. Italie. — *Assurance. Acceptation tacite. Demande d'indemnité après le sinistre.* — L'acceptation de l'assurance de la part du destinataire des marchandises peut être tacite et peut même se manifester depuis l'arrivée du sinistre par la simple demande d'indemnité. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Frezia et Gallizia, Verdi et Pelosio oncle. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

9. *Assurance. Stipulant. Action contre l'assureur. Droit d'intervention.* — Le destinataire et propriétaire de la marchandise assurée peut intervenir dans l'instance introduite par le stipulant contre l'assureur, même en cause d'appel, pour protéger ses propres droits, en l'espèce, en ce qui concerne le profit espéré compris dans l'assurance. Le destinataire de la marchandise a ce droit alors même que l'expédition de la marchandise a été faite avec la clause « fret payé », laquelle n'empêche pas que la marchandise ne voyage aux risques et périls de son destinataire. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Fresia et Gallizia, Verdi et Pelosio oncle. — Ibid.

10. Tunisie. — *Connaissement. Clauses opposables.*— Les stipulations du contrat intervenu entre les chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui agissant en justice, en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. — Sultan c. Det Forenede Dampskibs. — Tunis, 16 novembre 1891, VII, p. 371.

11. *Connaissement. Signature par l'expéditeur. Ratification tacite.* — L'expéditeur, en signant le connaissement, agit et stipule pour compte du destinataire qui ratifie le contrat en acceptant les connaissements. — Société de Navigation Det Forenede Dampskibs Schkale c. Farrugia. — Tunis, 14 novembre 1889, V, p. 698. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line; — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.— Cie Det Forenede c. Maareck; — Tunis, 11 janvier 1894, X, p. 505.

12. *Lettre de voiture. Contrat entre l'expéditeur et le voiturier. Droits du destinataire.*— Bien que la lettre de voiture ne forme contrat qu'entre l'expéditeur et le voiturier, le destinataire peut réclamer directement de ce dernier l'exécution de toutes les obligations naissant en sa faveur de ce contrat (art 1121 C. civ.). Par suite, le transporteur peut opposer au destinataire comme à l'expéditeur lui-même toutes les clauses et conditions portées au contrat de transport. — Ghigggino c. Cie Gén. Transatlantique. — Sousse, 13 décembre 1888, IV, p. 603.

CHAPITRE II

Des droits et des obligations du destinataire à la livraison.

13. France. — *Connaissement à ordre. Arrivée du navire. Renseignements. Marchandises. Dépôt après publication du manifeste. Frais. Charge du destinataire.* — C'est au destinataire, porteur d'un connaissement à ordre, qu'il appartient de se renseigner sur l'arrivée des steamers

et de se faire connaître à l'armateur. La compagnie de navigation remplit suffisamment toutes ses obligations en publiant un résumé du manifeste avec indication des marchandises totalisées par espèces, en faisant insérer dans les journaux un avis relatif à celles qui n'ont pas été réclamées. En conséquence, le destinataire doit supporter les frais de dépôt et autres faits par sa marchandise qu'il n'a pas reçue en temps utile. —Nicole c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 31 mars 1891, VI, p. 160.

14. *Plusieurs destinataires. Lieu du débarquement. Division. Capitaine. Choix de l'emplacement.* — A défaut d'unanimité entre les consignataires sur le choix de l'emplacement où doit se faire le débarquement, c'est au capitaine qu'il appartient de choisir cet emplacement en s'inspirant de l'intérêt général de la cargaison et de celui de son navire. Il en est ainsi alors même qu'une clause de la charte-partie autorise les affréteurs à faire leur choix, et que la majorité en nombre et en quantité des consignataires qui représentent ces affréteurs aurait signifié au capitaine qu'elle n'acceptait pas le choix fait par le capitaine sur les indications de la minorité des consignataires. — François Simon c. cap. Prudon. — Marseille, 9 septembre 1890, VI, p. 192.

15. *Connaissement à personne dénommée. Remise de la marchandise au porteur sans vérification. Transporteur responsable.* — Le transporteur est responsable lorsque, le connaissement étant à l'ordre d'une personne désignée, il délivre la marchandise à un simple porteur du connaissement, sans s'assurer si ce porteur est mandataire de la personne désignée. Et ce, bien que les expéditeurs aient commis la faute de transmettre le connaissement à leur consignataire qui s'est présenté en étant porteur, et que la personne désignée au connaissement n'ait jamais réclamé la marchandise et ait été l'objet d'un endossement sans valeur en fait. — Thost et Dietz c. Currie et Cie. — Cassation, 21 novembre 1887, III, p. 404.

16. *Connaissement à personne dénommée. Transmission à un tiers. Livraison au destinataire non muni du connaissement.* — Le connaissement à personne dénommée confère au destinataire le droit exclusif de se faire délivrer la marchandise et ne peut être tranféré que par lui, soit au moyen de l'endossement s'il contient la clause à ordre, soit, s'il ne l'a contient pas, au moyen de l'accomplissement des formalités de l'article 1690 du Code civil, auxquelles, dans ce cas, le destinataire est obligé de recourir. Le chargeur ne peut pas faire passer à des tiers le bénéfice de la stipulation qu'il a faite au profit du destinataire. Dès lors, le transporteur est valablement libéré par la délivrance de la marchandise au destinataire dénommé, même non muni du connaissement. Pour prétendre le contraire, on ne saurait invoquer une clause énonçant que la livraison ne sera faite que sur la remise du connaissement régulièrement acquitté, s'il ressort de la clause qu'elle est écrite uniquement dans l'intérêt du transporteur. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 2 novembre 1891, VII, p. 560.

17. *Connaissement à personne dénommée. Capitaine. Obligation de consigner la marchandise au porteur. Livraison au destinataire primitif. Faute commune au capitaine et au destinataire.* — Lors même que le connaissement est à personne dénommée, le capitaine ne doit consigner la marchandise que contre la remise qui lui est faite de ce titre par le réceptionnaire; cette remise en gage du connaissement ne constitue pas un transport de créance mobilière, qui ne serait opposable aux tiers qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par les articles 1690 et 2075 du Code civil. Du reste, l'armateur ou son représentant ne saurait être considéré, vis-à-vis du chargeur ou de son cocessionnaire, comme un véritable tiers. Le capitaine qui livre les marchandises au destinataire primitif, sur une simple promesse de celui-ci de livrer plus tard le connaissement, commet une faute lourde, à laquelle s'associe le destinataire qui savait le connaissement en mains tierces. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Gaudet, syndic Bertrand. — Alger, 15 novembre 1892, X, p. 28.

18. *Connaissement. Remise à un mandataire. Endos. Falsification. Transporteur. Livraison de la mar-*

chandise au porteur. Absence de faute. — Le transporteur ne commet aucune faute en remettant la marchandise au porteur du connaissement à ordre, qui a falsifié l'endos mis sur ce titre, de telle manière qu'on pût croire cet endos véritable. Dans tous les cas, cette livraison ne saurait être critiquée par celui qui avait confié ce connaissement à l'auteur de l'endos falsifié et l'avait constitué son mandataire à l'effet de retirer la marchandise des mains du transporteur pour la remetttre à un dépositaire. — Cie des Messageries Maritimes c. Comptoir National d'escompte de Paris. — Saïgon, 4 janvier 1885, X, p. 778.

19. *Connaissement. Remise à un homonyme du destinataire. Absence de faute.* — Une compagnie de navigation remplit suffisamment son mandat quand elle délivre la marchandise contre remise du connaissement à un charretier qui lui donne décharge au nom du destinataire, alors même que le véritable destinataire serait un homonyme du réceptionnaire qui se serait frauduleusement approprié le connaissement. — Jean c. Cie Transatlantique. — Marseille, 30 avril 1891, VII, p. 44.

20. *Echange des connaissements accomplis. Obligation.* — Le destinataire est tenu, à l'égard du consignataire, d'opérer l'échange des connaissements accomplis. — Cie des Magasins et Entrepôts de Paris c. Brown et Corblet. — Hâvre, 23 février 1892, VII, p. 550.

21. *Réserves et réclamations. Défaut d'obligation de délivrer.* — Aucune loi n'établit l'obligation pour le transporteur, à peine de dommages-intérêts, de livrer les marchandises au destinataire, quelle que soit la nature des réserves et des réclamations faites par celui-ci. — Jung et Himely c. Cie Gén. Transatlantique. — Cassation, 17 octobre 1888, IV, p. 385.

22. *Clause autorisant le déchargement à l'arrivée aux frais et risques des consignataires. Livraison sous palan. Nuit et jour férié. Absence de retard.* — La clause d'un connaissement autorisant le capitaine à décharger la marchandise, à l'arrivée, dans quelque dock et sur quelque quai que ce soit ou sur allèges, aux frais et risques des consignataires depuis la prise en cale, ne saurait avoir en vue que le cas où ceux-ci seraient négligents ou ne se présenteraient pas sans retard pour commencer la réception de leurs marchandises selon le mode de débarquement auquel ils peuvent avoir droit et intérêt. Mais elle ne peut priver le destinataire, à qui aucune négligence ou aucun retard n'est imputable, du droit qui lui appartient toujours, à moins de clause contraire formellement exprimée, de recevoir sa marchandise sous palan, ni l'obliger à la recevoir la nuit ou un jour férié. — Sauze c. Cie de navigation Cyp. Fabre. — Marseille, 5 mars 1890, V, p. 669. — Waller frères c. cap. Mitchell; — Marseille, 26 juillet 1887 ; Aix, 30 janvier 1888, III, p. 205, 569. — Roberson c. Lecoq; — Hâvre, 10 janvier 1888, III, p. 576. — Cap. Milnes c. Rœderer; — Hâvre, 18 mars 1888, III, p. 706.

23. *Clause autorisant le déchargement à l'arrivée du navire. Livraison sous palan. Excédent de frais* — En conséquence, lorsque, pour hâter la libération de son navire, un capitaine a fait mettre à terre jour et nuit toute sa cargaison sans en offrir la livraison aux réclamateurs, laissant à son consignataire le soin d'opérer cette livraison suivant les usages du Hâvre, ledit capitaine ne peut se prévaloir de la clause précitée pour réclamer aux destinataires l'excédent de frais qui est résulté de ce mode de débarquement. — Cap. Milnes c. Rœderer. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

24. *Frais d'allègement à la charge du destinataire. Destinataire dont la marchandise n'a pas été transbordée. Paiement.* — Quand la charte-partie, dans une clause claire et précise, met les frais d'allègement à la charge des réceptionnaires, celui d'entre eux dont la marchandise n'a pas été transbordée doit cependant participer aux frais d'allègement qui ont été faits dans l'intérêt général de la cargaison. —Génestal et Delzons c. Hughson.— Rouen, 19 novembre 1888, IV, p. 633.

25. *Déchargement au quai du destinataire. Pesage au su et vu du capitaine. Absence de protestation. Pesage inattaquable.* — Le capitaine ne peut critiquer, comme n'ayant pas été contradictoire, l'opération du pesage faite par les employés du destinataire, si la cargaison a été débarquée, suivant un usage constant, au quai de

l'usine du destinataire et pesée au su et au vu du capitaine qui était libre d'assister à l'opération, et s'il n'a fait aucune protestation, au cours du déchargement, sur les poids relevés par les employés du destinataire.— Ollive c. Veuve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

26. *Frais de pesage. Partage.* — Lorsque le prix est stipulé non en bloc, mais sur la quantité débarquée, les frais de pesage nécessités pour ce règlement doivent être partagés entre le capitaine et le réceptionnaire. — Dillon c. Cattanéo.— Marseille, 3 décembre ; Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 320 et 410.

27. *Clause stipulant que les marchandises ne séjourneront que passagèrement à quai. Séjour la nuit et le dimanche.* — S'il est stipulé dans la police d'assurance que les marchandises ne devront séjourner que « passagèrement » sur le quai, cette clause ne signifie pas que l'objet débarqué dans le jour devra être enlevé avant la nuit, mais simplement qu'il devra rester à quai le moins de temps possible. — Caillol et Saint-Pierre c. l'Economic. — Marseille, 11 décembre 1889, V, p. 519.

28. *Clause : « les marchandises restent sur le quai aux frais et risques du destinataire». Effet. Commissionnaire de transports. Surveillance et soins à donner.* — La clause d'un connaissement portant que la marchandise, passé un certain délai, reste sur le quai aux frais et risques du destinataire, n'autorise pas le transporteur à ne pas donner à ladite marchandise les soins nécessaires à sa conservation, mais a seulement pour effet de mettre les frais de conservation à la charge du destinataire. — Lemer c. Chevillote frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

29. *Clause de non-garantie de transbordement. Séjour prolongé des marchandises à quai. Preuve de la faute.* — Lorsqu'un connaissement stipule que « le transporteur ne garantit pas la place sur le paquebot devant recevoir en transbordement, que les marchandises non transbordées sont emmagasinées et mises à terre ou à flot aux risques du destinataire, et que les destinataires ou propriétaires sont sans recours contre le transporteur, quelles que soient les causes et la durée du séjour au port de transbordement », cette clause d'exonération est valable et doit être entendue en ce sens que le transporteur n'encourt aucune responsabilité à raison du séjour plus ou moins prolongé des marchandises à quai, à moins qu'il n'ait commis quelque faute particulière, dont la preuve incomberait au destinataire. — Cie Transatlantique c. Brière frères. — Poitiers, 9 mai 1892, VIII, p. 302.

30. *Clause stipulant que les frais seront à la charge du navire. Extraboulage. Frais supplémentaires.* — Lorsque la charte-partie stipule que tous les frais de chargement et de déchargement sont à la charge du navire et que la cargaison sera délivrée sur quai, les frais d'extraboulage nécessités par l'encombrement des quais doivent rester à la charge du réceptionnaire de la marchandise. — Delarue-Lebon c. Goutelle et Mitjaville. — Rouen, 15 février 1892, VII, p. 522.

31. *Déficit final. Maïs en sacs. Ramassis. Répartition d'après le poids.* — Quand un navire arrive chargé de marchandises en sacs, à la consignation de plusieurs destinataires, et qu'un déficit final est constaté à la suite du déchargement, le ramassis doit être réparti entre tous les réclamateurs, non pas en proportion du nombre de sacs chargés à la destination de chacun, mais en proportion du poids que ces sacs représentent. Ce mode de répartition est le plus équitable, car, en comparant le poids total embarqué au poids total reconnu au débarquement, on arrive à une approximation plus complète de la perte que chaque consignataire peut avoir éprouvée ; et il doit être adopté surtout depuis que l'habitude du commerce est d'insérer sur les connaissements, non seulement la quantité de sacs embarqués, mais encore le poids total qu'il représentent. — Rach c. Raymond et Dreyfus. — Marseille, 19 septembre 1887, III, p. 445.

32. *Déficit final. Chargements distincts. Excédent. Répartition.* — Il n'y a pas lieu de répartir un déficit final entre les consignataires, encore bien que l'un deux ait reçu un excédent, lorsque les cargaisons étaient chargées dans des cales distinctes. Il en est ainsi surtout, lorsque l'excédent débarqué au profit d'un des consigna-

taires provient de déficits correspondants sur des chargements antérieurs d'une seule quantité de blé. — Desgrand et Cie c. Fraissinet et Micrulachi. — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 48.

33. *Plusieurs destinataires. Blés durs et blés tendres. Mélange dans la cale.* — Lorsque des blés durs et des blés tendres, à destination de divers, ont été mélangés dans la cale, s'il n'est relevé aucun vice d'arrimage, le capitaine doit être mis hors de cause. — Scaramangna, Manoussi et Cie c. Cie des Docks de Marseille, Prével, Féraud d'Honnorat et cap. Watson. — Marseille, 23 juillet 1888, IV, p. 174.

34. *Plusieurs destinataires. Déchargement. Mélange. Destinataire ayant déchargé le premier. Absence de constatation. Irresponsabilité.* — Lorsque l'un des destinataires a déchargé le premier, sans que ceux qui se plaignent du mélange aient fait procéder à une constatation pour l'établir, il doit aussi être mis hors de cause. — Scaramagna, Manoussi et Cie c. Cie des Docks de Marseille, Prével, Féraud d'Honnorat, cap. Watson. — Ibid.

35. *Délivrance du chargement. Engagement exigé du destinataire. Réserves. Caution.* — Lorsqu'un affrètement indique que les avaries communes, s'il y en a, seront réglées ailleurs qu'au lieu de destination, le capitaine n'est pas fondé à subordonner la délivrance du chargement à un engagement du destinataire de payer sa part éventuelle d'avaries communes. Le destinataire, ayant toujours le droit de contester, en principe, qu'il y avait lieu à règlement, remplit suffisamment son obligation à cet égard en acceptant les réserves du capitaine de former devant le tribunal compétent son action en contribution, et en lui offrant caution pour le paiement, s'il y a lieu. — Allatini et Cie c. Florio Rubattino. — Marseille, 16 septembre 1890, VI, p. 565.

36. *Fret. Paiement. Refus. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Equivalents. Dépôt en Banque.* — Le droit, que l'article 306 du Code de Commerce reconnaît au capitaine de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces, pour garantir le paiement du fret, ne saurait être remplacé par des équivalents. Notamment, le destinataire ne peut empêcher l'exercice de ce droit ni en offrant caution ni en proposant de déposer le fret à la caisse des consignations. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658. — Cap. Cogniet c. Raffineries de St-Louis.— Marseille, 7 juillet 1890, VI, p. 300. — Cap. Nielsen c. Hubeau; — Marseille, 29 octobre 1891, VII, p. 312.

Contrà : — Brown et Corblet c. Waller frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 556.

37. *Fret. Rétention. Engins du destinataire. Avaries. Responsabilité.* — Lorsqu'au cours du déchargement une avarie s'est produite aux engins employés et qu'il y a débat entre le capitaine et le destinataire sur la responsabilité de l'événement, le destinataire est fondé à retenir le fret jusqu'à la solution du litige. — Leblanc c. Lointier. — Nantes, 25 novembre 1892, VIII, p. 94 et 358.

38. ANGLETERRE. — *Marchandise refusée. Avances non remboursables. Détention du connaissement. Faute. Dommages-intérêts.* — Le destinataire, qui refuse un chargement pour défaut de qualité, doit immédiatement envoyer le connaissement à son vendeur immédiat, pour permettre à celui-ci de se retourner contre le vendeur originaire. Il n'a pas le droit, à peine de dommages-intérêts, de retenir le connaissement jusqu'à ce qu'il soit remboursé de ses avances (fret, frais de déchargement, etc.). — Rew Kingdon C° c. Paine Doulhwarte et C°. — Haute Cour de justice, 15 décembre 1885, I, p. 535.

39. BELGIQUE. — *Perte du connaissement. Décision de justice.* — Si le consignataire des marchandises expédiées ne peut produire le connaissement égaré, il y peut être suppléé par décision de justice, fondée notamment sur des communications faites au capitaine par l'agent financier et par le ministre du gouvernement expéditeur; sa position peut être assimilée à celle du titulaire d'une lettre de change égarée, qui peut en obtenir paiement moyennant caution, en justifiant de sa propriété. — Hansen c. Cie commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

40. *Déchargement. Délivrance sur*

le pont. Frais de porterage. — Lorsqu'une convention de transport porte: « les marchandises doivent être délivrées du pont du navire où la responsabilité du capitaine cesse » et « le destinataire doit faire la déclaration en douane des marchandises dans les 24 heures de la déclaration en douane du navire, et acceptera la délivrance des marchandises, et les enlèvera immédiatement au moment de leur mise à terre ; sinon, il devra payer les frais, et les marchandises seront emmagasinées par les agents du steamer aux frais et risques du réceptionnaire, le transport pour la délivrance de la cargaison sera fait par le consignataire du navire, aux frais et risques du destinataire », ces diverses stipulations signifient que : les obligations du transporteur cessent sur le pont du navire, où le capitaine opère son dessaisissement; mais la réception, au lieu de se faire sur le pont par le destinataire, est réservée aux agents du steamer, qui sont chargés du transport (porterage) jusque sur le quai où la délivrance aux destinataires a lieu, et les frais de porterage doivent être remboursés aux agents du steamer. — Kennedy, Hunter et Cº c. cap. Milne et Adamson et Ronaldson. — Anvers, 31 mars 1890, IV, p. 189.

41. *Ramassis. Capitaine. Preuve à faire.* — Le capitaine doit prouver qu'il a remis au destinataire tout le ramassis qu'il a à bord de son navire. Ne fait pas cette preuve un capitaine qui garde à bord une partie des marchandises pour les débarquer ultérieurement d'office après s'être rendu en cale sèche. Rien ne justifie que cette partie représente le solde revenant au destinataire. — Mendl frères et Cie c. cap. Fleuring. — Anvers, 23 janvier 1891, VI, p. 577.

42. *Fret sur le vide. Capitaine. Absence de privilège.* — Le capitaine n'a pas de privilège à exercer au détriment du destinataire pour le fret sur le vide, lequel constitue moins un fret proprement dit, prix du transport, qu'une indemnité pour chargement incomplet. — Hansen c. Cie commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

43. *Commissionnaire-expéditeur. Omission d'une formalité douanière. Partage de responsabilité.* — Si le commissaire - expéditeur, accomplissant des formalités douanières comme mandataire salarié, doit répondre des conséquences de l'omission d'une des énonciations principales de la facture consulaire, surtout s'il est de notoriété qu'il a l'habitude d'être soigneux et diligent dans la gestion des affaires qui lui sont confiées, le destinataire a, de son côté, une part de moitié dans la responsabilité s'il a négligé de vérifier les documents à leur arrivée, alors que la loi (la loi mexicaine) permettait la rectification dans les 90 heures de l'entrée du navire en douane. — Fritler et Cie c. Kennedy Hunter et Cie. — Anvers, 24 mars 1893, IX, p. 259.

44. DANEMARK. — *Connaissement à ordre. Obligation de s'enquérir de l'arrivée du navire. Capitaine. Recherches vaines. Déchargement. Retard. Surestaries.* — Le capitaine d'un navire qui a signé un connaissement à ordre, et qui ne connaît pas le destinataire, doit bien, au port d'arrivée, faire les démarches nécessaires pour le connaître, mais il incombe également au destinataire de s'enquérir de l'arrivée du navire et de se présenter en sa qualité au capitaine. En conséquence, lorsque le destinataire n'a point satisfait à cette obligation, c'est lui qui supporte les conséquences du retard apporté au déchargement du navire et les surestaries stipulées dans la charte-partie. — Kundsen c. Olsson. — Copenhague, 19 octobre 1887, V, p. 541.

45. *Clause de déchargement rapide. Destinataire. Obligation. Durée normale du travail.* — Malgré la clause de la charte-partie portant que le déchargement devra s'opérer aussi vite que le navire pourra délivrer les marchandises, le destinataire n'est point obligé de faire travailler plus longtemps que la durée normale du travail, c'est-à-dire de six heures du matin à six heures du soir, et cela bien qu'il ait fait jour avant et après les heures indiquées, et que l'équipage du navire ait été disposé à travailler même après six heures du soir. — Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

46. *Connaissement. Clause de retirement rapide sous peine de déchargement aux risques du destinataire. Déchargement un dimanche. Absence du destinataire. Frais supplémentaires.* — Malgré la clause du connaisse-

ment portant que « les marchandises seront retirées immédiatement ou, sinon, seront déchargées et emmagasinées aux frais et risques du destinataire », les frais supplémentaires occasionnés à ce dernier par suite du déchargement des marchandises un dimanche, en son absence, doivent lui être remboursés par le navire, car cette clause ne peut être entendue littéralement quand le déchargement a lieu en dehors des règles ordinaires, dans l'intérêt exclusif du navire et un jour férié. — Copenhague, 5 novembre 1890, VIII, p. 407.

47. *Pluralité de destinataires. Déficit. Blé en vrac. Répartition proportionnelle aux connaissements.* — Lorsqu'une cargaison de blé a été chargée en vrac à l'adresse de plusieurs acheteurs, l'excédent ou le manque de poids constaté au pesage à l'arrivée, doit, d'après l'usage de Copenhague, se répartir proportionnellement au contenu des divers connaissements qui ont été rédigés. — Copenhague, 9 avril 1892, IX, bre 1892, VIII, p. 765.

48. Italie. — *Délivrance. Mode d'accomplissement. Règle « locus regit actum ».* — Le mode d'accomplissement d'une obligation commerciale (par exemple, de la consignation à faire par le capitaine au destinataire de la marchandise transportée), doit être réglé d'après la loi du lieu où elle doit s'exécuter.— Gondrand c. Petriccione.— Cassation, Naples, 4 décem- p. 712.

49. *Délivrance. Capitaine. Droit d'exiger une mention ou un reçu sur le connaissement.* — Le capitaine n'a pas le droit d'exiger du destinataire la remise du connaissement, mais seulement le reçu de la marchandise et aussi, s'il le veut, la mention sur le connaissement de la livraison effectuée. — Gondrand c. Petriccione. — Ibid.

50. *Connaissement. Clause « poids et contenu inconnus. » Droit de faire procéder au pesage.* — Les destinataires ont le droit de faire procéder au pesage de la marchandise au moment de la livraison, contradictoirement avec le capitaine ; celui-ci ne peut s'y refuser en se fondant sur la clause « poids inconnu » contenue dans son connaissement. — Raggio et Ratto c. Greggans. — Gênes, 8 mars 1890, V, p. 696.

51. *Plusieurs destinataires. Mélange de blés. Restitution en nature ou remboursement.* — Si, de différentes parties de blés, chargées sur un navire, placées dans des endroits distincts, séparées par des nattes et recouvertes de toiles, il en est quelques-unes qui soient mélangées, mais dans une mesure restreinte, on ne saurait parler de mélange de la partie tout entière. Par suite, il n'y a pas lieu d'intenter une action à tous les destinataires, pour établir la quotité proportionnelle à restituer par chacun d'eux. Mais on a le droit de réclamer le remboursement de la marchandise mélangée à ceux des destinataires qui l'ont reçue au détriment de leurs codestinataires, à moins que l'on ne préfère la restitution d'une pareille quantité de marchandise en nature. — Gugenheim et Canevaro c. Liberti et Arnaldi. — Gênes, 14 juin 1889, V, p. 397.

52. *Fret. Paiement. Dommages-intérêts. Mesures conservatoires.* — Le destinataire qui reçoit régulièrement la marchandise se constitue débiteur du fret, et il ne peut opérer une saisie, même conservatoire, sur ce fret, en garantie de prétendus dommages-intérêts qui seraient dus par le capitaine. En pareil cas, le destinataire peut seulement exiger du capitaine une caution solvable, pour assurer la restitution de tout ou partie du fret, dans le cas où des dommages-intérêts lui seraient ultérieurement accordés. — Geyer c. cap. X... — Ancône, 2 avril 1887, IV, p. 345.

53. Norvège. — *Délivrance de la cargaison. Non-production du connaissement. Faute du chargeur. Absence de préjudice.* — Le capitaine d'un navire, actionné en dommages-intérêts par le chargeur, parce qu'il a livré la cargaison à une personne qui n'a pas légitimé ses droits par la production du connaissement, doit néanmoins être déchargé de toute responsabilité quand c'est par une faute du chargeur que le destinataire n'a point été en possession du connaissement et que, d'ailleurs, la livraison qui lui a été faite de la cargaison n'a causé aucun préjudice au chargeur.— Wessmann c. cap. Berg. — Christiania, 26 novembre 1892, X, p. 100.

54. Pays-Bas. — *Cargaison,*

Saisie. Caution suffisante. Absence de droit à réclamer la mainlevée. — Des sauveteurs ayant fait opérer, pour s'assurer le paiement de leur salaire, une saisie-arrêt sur le navire et la cargaison, à la charge du capitaine, le destinataire, quoiqu'ayant fourni une caution suffisante, n'a, ni en vertu de l'article 732 du Code de procédure civile, ni en vertu de l'article 548 du Code de commerce, le droit de réclamer la mainlevée de ladite saisie. — Vereenigde Schrœfsleepdienst, c. A. P. — Leuwarden, 12 juin 1889, V, p. 401.

55. TUNISIE. — *Avances sur fret. Créanciers privilégiés. Préférence. Conditions.* — Si le destinataire ne peut opposer aux créanciers privilégiés les avances faites sur le fret, c'est à la condition que ces créanciers aient une créance certaine, et qu'ils n'aient pu la réaliser contre le propriétaire du navire. — Domergue c. Campo et autres. — Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

CHAPITRE III

Des réclamations du capitaine contre le Destinataire.

56. FRANCE. — *Délai de planche. Insuffisance. Capitaine. Absence de faute. Force majeure. Surestaries.* — Lorsqu'il a été stipulé par les chargeurs un délai de planche insuffisant, eu égard au tonnage du navire, les destinataires doivent des surestaries pour déchargement opéré après l'expiration de ce délai, si aucune faute n'est reprochable au capitaine, et si, d'ailleurs, le retard ne peut être attribué à force majeure. — Laurette c. Cie des Docks et cap. Olditch. — Aix, 6 mars 1893, VIII, p. 658.

57. *Plusieurs destinataires. Surestaries encourues au port de décharge. Répartition proportionnelle.* — Lorsqu'un chargement est destiné à plusieurs destinataires, et que des surestaries sont encourues au port de décharge, sans qu'une faute ait été commise par aucun des réclamateurs, ces derniers doivent tous supporter lesdites surestaries, proportionnellement aux quantités de marchandises afférentes à chacun. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères et Cie, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

58. *Déchargement avec célérité. Offre de la marchandise par le capitaine. Retard. Surestaries.* — Le destinataire qui, sans motif légitime, ne commence le déchargement que trois jours ou quatre après l'offre à lui faite de la marchandise par le capitaine, commet une faute et doit payer des surestaries pour ces jours de retard. — Saint frères c. Cavery. — Douai, 24 novembre 1890, VI, p. 515.

59. *Retard au déchargement. Absence de préjudice. Surestaries.* — Le fait que le retard au déchargement n'a causé aucun préjudice au navire, obligé d'attendre quand même son chargement de sortie, n'empêche pas les surestaries d'être dues. — Cap. Dickinson c. Magasins et Entrepôts de Paris. — Dunkerque, 13 décembre 1890, VII, p. 672.

60. BELGIQUE. — *Plusieurs destinataires. Connaissement. Délai unique de starie. Retard de certains destinataires. Faute des réceptionnaires des couches supérieures. Surestaries dues par les premiers. Recours contre les autres. Protestation préalable.* — Quand les connaissements stipulent un délai unique de starie pour tous les destinataires, le capitaine peut réclamer les surestaries à tous les destinataires qui ont encore de la marchandise dans le navire à l'expiration de la starie, et sans qu'il ait à établir une faute dans leur chef, et alors même qu'ils auraient été dans l'impossibilité de décharger en temps utile par suite des retards des réceptionnaires des couches supérieures. Ceux qui sont tenus des surestaries dans ces conditions ne peuvent exercer leur recours contre les destinataires supérieurs, que s'ils ont protesté contre eux avant le débarquement de leur partie. — Caravias c. Fischer et Cie, Willenz et Cie. — Anvers, 14 juillet 1892, VIII, p. 127.

61. *Paiement. Surestaries. Codestinataires. Absence de solidarité. Débarquement en surestarie. Base de la responsabilité.* — Il n'existe aucune solidarité entre codestinataires pour le paiement des surestaries, chacun d'eux n'étant tenu en principe que pour une part proportionnelle aux retards qui lui seraient personnelle-

ment imputables. En l'absence de solidarité, le capitaine ne peut recourir que contre ceux qui débarquent en surestarie, sans qu'il ait à rechercher s'ils ont employé plus ou moins que la part de temps qui devait leur revenir dans le délai de starie. — Caravias c. Fischer et Cie, Willenz et Cie. Ibid.

62. Italie. — *Déchargement. Retard. Vice d'arrimage. Etat de la marchandise. Surestaries.* — Le réceptionnaire de la marchandise ne peut être tenu de payer des surestaries, quand le retard est provenu de l'état de la marchandise au moment du déchargement (en l'espèce, de la poix durcie pendant le voyage) ou des conditions dans lesquelles elle se trouvait arrimée dans le bateau. — Carlo Raggio c. Raeburn et Vérel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 604.

63. *Déchargement à tant de tonnes par jour. Retard. Poix durcie. Absence de faute. Surestaries.* — Lorsqu'il était convenu au contrat d'affrètement que le déchargement de la marchandise devait se faire aux frais du navire à raison de tant de tonnes par jour, la prolongation de starie que le navire a dû faire au port par le fait que la marchandise (de la poix) s'étant durcie pendant le voyage, n'a pas pu être déchargée chaque jour dans la quantité stipulée, n'est pas imputable au destinataire; et, par suite, s'il a toujours été prêt à recevoir, il n'est pas tenu à répondre des surestaries. — Raggio, c. Ræburn et Vérel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 716.

64. *Surestaries. Responsabilité personnelle.* — Au regard du capitaine et de l'armateur, c'est le destinataire qui est personnellement responsable du paiement des surestaries, alors même qu'il est indiqué, au dos du connaissement, comme chargé d'effectuer le débarquement du navire. — White c. Copello. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 84.

65. *Surestaries. Plusieurs destinataires. Répartition.* — Dans le cas de marchandises chargées à la cueillette, les surestaries ne doivent pas se répartir entre les réceptionnaires suivant la plus ou moins grande quantité de marchandises destinées à chacun d'eux, ni d'après le temps effectivement employé pour la réception par chacun d'eux au delà de la part de staries qui lui reviendrait proportionnellement à l'importance du chargement, mais bien en raison du plus ou moins de retard causé par chacun soit par son incurie, soit par son excessive lenteur. — Copello c. Schenone et Thœni et Ravano. — Gênes, 10 février 1893, VIII, p. 603.

66. *Surestaries. Paiement proportionnel. Action récursoire des destinataires entre eux.* — Les destinataires du chargement, porteurs de connaissements identiques, une fois le terme des staries arrivé, sont tenus du paiement des surestaries, selon le *quantum* fixé par la clause imprimée, et proportionnellement au chargement destiné à chacun d'eux. Le capitaine n'est nullement obligé de prouver la faute commise par chacun des destinataires. Il lui suffit de prouver la durée du déchargement, sauf l'action récursoire que les destinataires peuvent avoir à exercer les uns contre les autres, dans leurs rapports respectifs. — Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

67. *Plusieurs destinataires. Chargement à cueillette. Capitaine. Sommation d'être prêts à décharger. Surestaries. Preuve à la charge des destinataires.* — Lorsqu'il n'y a qu'un réceptionnaire de la cargaison, ou lorsque, au cas où il y en a plusieurs, la marchandise est chargée à la cueillette, le capitaine qui réclame des surestaries est tenu de démontrer uniquement qu'il a averti le ou les réceptionnaires d'être prêts à décharger et qu'il s'est trouvé à leur disposition avec les machines et le personnel nécessaires. Pour échapper à cette réclamation, les réceptionnaires doivent donc faire la preuve de l'accomplissement de leurs obligations dans le délai des staries. — Copello, Prève et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, V, p. 558.

68. *Plusieurs destinataires. Terme unique de starie. Responsabilité des derniers destinataires.* — Lorsque le capitaine crée plusieurs connaissements se rapportant à différentes parties de marchandises adressées à des destinataires également différents, mais que ces connaissements contiennent une clause assignant à ces desti-

nataires un terme unique pour le chargement de la cargaison tout entière, si ce terme est épuisé par ceux qui ont procédé les premiers au débarquement de leurs marchandises, ceux qui y procèdent les derniers sont responsables vis-à-vis du capitaine du paiement des surestaries, sauf leur recours contre les premiers.— Cornish c. Scarpa.—Venise, 7 juin 1888, IV, p. 580.

69. NORVÈGE. — *Surestaries. Responsabilité personnelle.* — L'action en réclamation de surestaries comme du fret et des autres frais grevant la cargaison peut être intentée contre le destinaire personnellement à partir du moment où il a été mis en possession de la cargaison. — Cie Emma c. Gjoeger.— Christiania, 1er novembre 1889, VII, p. 357.

70. TUNISIE. — *Quarantaine. Risque ordinaire de navigation. Frais. Surestaries.* — Lorsque la quarantaine ne provient pas d'une cause spéciale au navire ou à la cargaison, on doit la considérer comme un risque ordinaire de navigation pouvant retarder l'arrivée du navire, et dont le destinataire n'a pas à répondre. En conséquence, ce dernier ne doit pas en supporter les frais, et il n'a pas davantage à payer de surestaries pour le retard que la quarantaine a fait subir aux opérations de déchargement du navire.— Couitéas c. Cie Danoise de navigation. — Tunis, 13 mai 1893, IX, p. 88.

CHAPITRE IV

Des réclamations du Destinataire contre le capitaine.

71. FRANCE. — *Perte de marchandises. Transporteur irresponsable.* — Le commissionnaire de transports est responsable, envers le destinataire, de l'arrivée des marchandises, et tenu, en cas de perte, d'en payer la valeur. — Cie Transatlantique c. Zermati. — Alger, 21 janvier 1892, VII, p. 668.

72. *Armateur. Faute personnelle. Charge de la preuve.* — C'est au destinataire qui allègue la faute personnelle de l'armateur qu'incombe la charge de la preuve. — Koninkyke West Indische Maildieust c. Ch. et Alex. Plate. — Rouen, 13 mai 1892, VII, p. 122.

73. *Clause d'exonération des pertes et fuites d'eau, écoulements accidentels, etc. Effet. Preuve.* — La clause d'un connaissement exonérant l'armateur des pertes ou avaries causées par les fuites d'eau, écoulements accidentels, suintements, mouillure par l'eau douce ou la mer, ne saurait l'affranchir de toute responsabilité à raison de ses fautes; elle a seulement pour effet d'en mettre la preuve à la charge du destinataire.— Dufay et Gigandet c. Transports maritimes.— Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

74. *Déficit. Reconnaissance. Absence de formes.* — La loi n'a déterminé aucune forme spéciale pour la reconnaissance d'un déficit, et les armateurs sont suffisamment liés par les constatations faites entre les réceptionnaires, le capitaine et les agents du navire. — Beau c. cap. Partridge. — Marseille, 13 mai 1891, VII, p. 160.

75. *Retard dans la livraison. Caution. Faute personnelle du capitaine. Clause d'exonération. Caution applicable aux condamnations du capitaine.* — La caution donnée au destinataire par l'agent des armateurs en garantie des frais et dommages-intérêts à réclamer en raison du retard éprouvé dans la réception s'applique, à moins de stipulations contraires, aux fautes personnelles du capitaine. En conséquence, lorsque le capitaine a été déclaré responsable des retards, les armateurs exonérés par une clause du connaissement n'ont pas le droit de reprendre la garantie donnée par leurs agents. — Génestal et Delzons c. Cie Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 147.

76. *Déroutement. Marchandises achetées. Laisser pour compte au vendeur. Dommages-intérêts. Armateur irresponsable.* — Le destinataire d'une marchandise, venue à bord d'un navire qui a eu le tort de dérouter, ne peut faire retomber sur l'armateur les conséquences d'un laisser pour compte fait par lui à son vendeur et les pertes qui ont pu résulter pour lui d'une action dans laquelle il a succombé vis-à-vis de son vendeur. — Wigimond c. Cie commerciale de Transports à vapeur français.— Rouen, 9 mai 1892, VIII, p. 32.

77. *Déficit. Frais d'expertise. Fret. Rétention.* — Le destinataire qui se plaint d'un déficit ou d'une avarie est fondé à retenir sur le fret la

somme nécessaire à acquitter les frais de l'expertise à laquelle il y a lieu de procéder. — Clamageran c. Touchard-Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

78. *Expertise non contradictoire. Tribunaux. Pouvoir d'appréciation.* — Bien qu'un destinataire n'ait pas été appelé à une expertise, le tribunal peut néanmoins lui en opposer les résultats, quand cette expertise a eu lieu dans des circonstances et des conditions de régularité qui ne laissent aucun doute sur les constatations matérielles de l'expert. — Féraud d'Honnorat c. cap. Rowland et Vagliano. — Marseille, 28 septembre 1887, III, p. 718.

79. *Art. 435 et 436. Inobservation. Fin de non-recevoir.* — Le destinataire qui a reçu des marchandises avariées est déchu de son recours contre le capitaine, s'il n'a pas eu soin d'accomplir les formalités prescrites par les art. 435 et 436 du C. com. — Cap. Romallo c. Société des grands moulins de Corbeil. — Rouen, 26 août 1887, III, p. 288.

80. *Art. 435 et 436. Obligation de protester. Fondement. Présomption de réception.* — L'obligation imposée au destinataire de protester et de faire suivre sa protestation d'une demande en justice, à peine de forclusion, est basée sur une présomption de réception de la marchandise. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

81. *Paiement du fret. Remise du connaissement. Absence de réception. Art. 435. Inapplication.* — L'action du destinataire de la cargaison contre le capitaine ou l'armateur du navire n'est éteinte que par la réception de la marchandise non suivie de protestation dans les 24 heures; il importe peu que le destinataire, s'il n'a pas pris livraison, ait payé le fret et remis, signé de lui, son connaissement à l'armateur en échange de celui du capitaine contenant acquit du fret. — Lemer c. Chevillote frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

82. *Marchandise. Prise de possession. Avaries. Appréciation. Possibilité.* — La prise de possession de la marchandise ne rend nullement impossible l'appréciation de la valeur des avaries, et le destinataire doit être admis à mettre les dommages et intérêts par état et déclaration dans les formes prescrites par le Code de procédure civile. — Cormoulo, Houles et autres c. Messageries maritimes et Baule. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 574.

83. *Marchandises. Dépôt en douane. Réception. Non-équivalence. Prise de possession. Question de fait.* — Le dépôt des marchandises en douane après leur débarquement ne vaut pas réception et ne saurait par lui-même constituer une fin de non-recevoir à l'exercice de l'action d'avarie. Mais la prise de possession par le destinataire peut résulter, en fait, des circonstances qui ont accompagné ou suivi ce dépôt, et le jugement, qui ne s'est pas expliqué sur le moyen tiré de ces circonstances, en vue de l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce, doit être cassé pour insuffisance de motifs. — Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Cassation, 31 janvier 1894, IX, p. 707.

84. *Réception partielle. Fin de non-recevoir. Art. 435. Inapplication.* — Le destinataire n'encourt la fin de non-recevoir édictée par la loi que s'il reçoit sans protestation la totalité des marchandises qui lui sont destinées. — Cap. Vaughan c. Bourgette et Méry. — Nantes, 20 septembre 1889, V, p. 655.

85. *Réception sans protestation de quelques colis. Droit de réclamation à l'égard des autres.* — La réception sans protestation de quelques colis, postérieurement à l'arrivée du navire, sur un plus grand nombre, enlève le droit de réclamation à l'égard de ces colis, mais non pas à l'égard des autres qui n'ont pas été présentés. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

86. *Bons de livraison successifs. Paiement du fret correspondant. Livraison incomplète. Art. 435. Inapplication.* — Les bons de livraison successifs, qu'a dû obtenir le destinataire pour disposer de la marchandise contre paiement du fret correspondant à la portion débarquée, ne constituent pas une livraison définitive. — Fratelli Cattanéo c. cap. Courthalan. — Marseille, 2 juillet 1889, V, p. 246.

Contra : — Aix, 10 janvier 1890, V, p. 484.

87. *Manquant. Art. 435 et 436. Application.* — Les formalités prescrites par les articles 435 et 436. du C. com. sont applicables au cas de manquant. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie et neveux de Schmith ; — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706. — William c. Estrangin. — Cassation, 13 février 1889, IV, p. 625. — Desgrand c. Fraissinet et Micrulachi ; — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 48.

Contrà : — Estrangin c. cap. Williams. — Aix, 27 avril 1887, III, p. 32.

88. *Manquant. Protêt signifié seulement pour le chef d'avaries. Recevabilité de l'action.* — Lorsque des destinataires exercent une action en délivrance de leurs marchandises, le transporteur ne peut leur opposer qu'ils n'ont protesté, aux termes des articles 435, 436 C. com., que pour le chef d'avaries, si, d'ailleurs, au moment de leur protestation, lesdits destinataires devaient penser que la livraison de leurs marchandises leur serait offerte et qu'ils auraient, dès lors, à exercer, non pas une action pour manquant, mais bien une action en indemnité pour avaries. — Faure frères c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713.

89. *Perte partielle. Défaut de protestation. Art. 435 et 436. Application.* — La règle des articles 435 et 436 du Code de commerce, d'après laquelle l'action en responsabilité pour avaries des marchandises transportées est non recevable après réception sans protestation, peut être invoquée même au cas d'une perte partielle. — Cie Gén. Transatlantique c. Baze. — Alger, 4 janvier 1893, IX, p. 495.

90. *Réexpédition. Art. 435 et 436. Manquant. Application.* — La Compagnie de transport, qui se charge de prendre livraison d'une marchandise au port de débarquement et d'en effectuer la réexpédition, agit, dans l'opération de prise de livraison, non comme transporteur, mais comme un mandataire ordinaire. En conséquence, cette compagnie ne saurait être tenue, même par voie de garantie, d'effectuer la livraison d'un manquant constaté sur la marchandise reçue. Elle est seulement passible de la réparation du préjudice résultant de sa faute ou de sa négligence; elle est notamment responsable de l'inaccomplissement des formalités prescrites par les articles 435 et 436 du C. com. — Domergue et Gabian c. Barthélemy Pappa et Cie, Cie Gén. de Transports, Cie Hâvre-Paris-Lyon et Marchand et fils. — Seine, 28 octobre 1887, III, p. 37.

91. *Transport par mer. Réexpédition par chemin de fer. Contrats distincts. Réception sans protestation après le transport maritime. Action contre l'armateur. Déchéance.* — La fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce s'applique aux actions pour avaries de marchandises transportées par mer, puis réexpédiées par chemin de fer sur un point de l'intérieur, lorsque les deux transports ont fait l'objet de deux contracts distincts ; la réception sans protestation, à la fin du transport maritime, par le mandataire chargé de la réexpédition et agissant au nom du destinataire, rend non-recevable toute action de ce genre contre l'armateur. — Cie des Messageries Maritimes et Aglot c. héritiers Deschaseaux et autres. — Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

92. *Retard à l'arrivée. Faute du capitaine. Réception sans réserves. Fin de non-recevoir.* — Le chargeur n'a droit à aucune indemnité pour le retard dans l'arrivée, alors même que ce retard proviendrait d'une faute du capitaine, si la marchandise a été enlevée sans protestation ni réserves par le réceptionnaire. — Leinbacher c. Cie Vinuosa. — Marseille, 26 septembre 1892, VIII, p. 115.

93. *Chargement sur le pont. Réception sans réserves. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine, qui charge une marchandise sur le pont sans autorisation spéciale, commet une faute ; mais la réception sans réserves par le destinataire éteint toute action contre le transporteur à raison des avaries survenues par suite de ce chargement. — Tardieu c. Cyp. Fabre et assureurs. — Marseille, 4 juillet 1892, VIII, p. 109.

94. *Manquant. Protestation. Fin de non-recevoir. Délai. Point de départ.* — La déchéance édictée par l'article 436 est encourue à partir du moment où la marchandise a été déchargée par le capitaine, lorsque le réceptionnaire ne s'est pas présenté

pour recevoir, malgré la sommation qui lui en a été faite. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

95. *Point de départ. Transport par un navire déterminé ou tout autre.*— Le délai dans lequel les formalités prescrites par les art. 435 et 436 doivent être accomplies ne court qu'à dater du moment où la livraison est terminée. Or, quand le connaissement stipule « que le transport sera effectué par un navire déterminé, ou par tout autre, soit de la même compagnie, soit d'une compagnie différente, » la livraison ne saurait être considérée comme terminée après le déchargement du navire mentionné dans le connaissement. En pareil cas, les délais des art. 435 et 436 ne peuvent courir, tant qu'il n'est pas certain que le manquant constaté au déchargement du premier navire, ne sera pas livré par les navires suivants. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, A. Marande et Cie et les neveux de J. G. Schmidt. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

96. *Déficit. Grains en sacs. Protestation.* — En cas de déficit sur un chargement de marchandises ou grains en sacs, dont le plein se fait au débarquement, le réclamateur proteste valablement et signifie valablement ses réclamations s'il s'agit de déficit en poids, dans les vingt-quatre heures qui suivent la reconnaissance et la constatation du déficit par le rapprochement et la comparaison des carnets de déchargement tenus réciproquement par les préposés du capitaine ou par ceux du réclamateur. Jusque-là il y a impossibilité de réclamer ou de protester, puisque le déficit ne pouvait être connu. Il importe peu que le déchargement et la livraison aient eu lieu avant la vérification contradictoire des carnets — Decoster c. cap. Dagwell. — Dunkerque, 15 juillet 1891, VII, p. 134.

97. *Réception sans protestation. Fraude. Absence de déchéance.* — La déchéance résultant des art. 435 et 436 du Code de commerce, ainsi que de l'article 433, ne sont pas applicables quand l'une des parties se plaint d'une fraude commise par l'autre envers elle. — Prenveille c. Bachelot. — Rouen, 12 mars 1890, VII, p. 12.

98. *Fin de non-recevoir. Renonciation. Pourparlers.*— La fin de non-recevoir des art. 435 et 436 n'étant pas d'ordre public, le transporteur peut renoncer à s'en prévaloir, et il est présumé l'avoir fait lorsqu'il a entamé des pourparlers avec le destinataire et sollicité de lui un délai pour rechercher les marchandises perdues. — Cie Gén. Transatlantique c. Baze. Alger, 4 janvier 1893, IX, p. 495.

99. *Protestation. Lieu de son accomplissement. Port de destination.* — La protestation qui, d'après l'article 435 du Code de commerce, est nécessaire pour réserver au réceptionnaire l'action pour avarie contre le capitaine, doit être faite au point où s'achève l'exécution du contrat de transport. — Cormoulo Houlès père et fils et autres c. Messageries Maritimes.— Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

100. *Protestation. Forme spéciale. Inutilité. Intention suffisante.*— Les articles 435 et 536 C. com. ne soumettant à aucune forme spéciale les protestations qu'ils prescrivent, en matière maritime, ces protestations peuvent résulter de tout acte et même de toute circonstance de nature à ne laisser aucun doute sur les intentions de la partie qui proteste, par exemple d'un requête présentée au président du tribunal et suivie d'une ordonnance exécutée. — Mazel c. Serra.— Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

101 . *Protestation. Equivalent. Condition . Volonté manifeste. Réception sans réserves. Fin de non-recevoir.*— Si la jurisprudence admet que la protestation peut être suppléée par des équivalents, c'est à la condition que le réceptionnaire ait manifesté sa volonté de demander compte au transporteur de la faute qu'il lui impute. Le rapport du capitaine expert, nommé pour surveiller le déchargement sur la requête même du transporteur, ne saurait être considéré comme contenant cette manifestation de volonté et ne saurait conserver le droit du réceptionnaire. L'action de ce dernier est éteinte par la prise de livraison pure et simple et l'entrée sans réserves de la marchandise dans les magasins.— Cormoulo Houlès père et fils et autres c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

102. *Manquant. Consignataires*

du navire. Reconnaissance. Art. 435 et 436. Formalité. Equivalent. — L'accomplissement des formalités des art. 435 et 436 devient inutile, lorsque les manquants ont été reconnus par les consignataires du navire et que ceux-ci en ont payé la valeur sous simple réserve de restitution en cas de livraison postérieure de la marchandise. — Cap. Milnes c. Rœderer. — Hâvre, 12 mars, 1888, III, p. 706.

103. *Rétention du connaissement. Protestation. Equivalent.* — La rétention, par le destinataire, du connaissement après que la livraison a été faite, ne saurait être considérée comme équivalente à la protestation exigée par l'art. 435 du Code de commerce. — Pearson c. Ducas. — Bordeaux, 17 octobre 1892, VII, p. 403.

104. *Protestation. Défaut d'action dans le mois. Partie adverse. Demande en justice. Déchéance.* — N'encourt pas la déchéance édictée par l'article 435 du Code de commerce, le réceptionnaire d'une cargaison avariée qui proteste dans les vingt-quatre heures, sans faire suivre dans le mois sa protestation d'une demande en justice, et dans ce délai le tribunal est saisi du différend par la partie adverse. — Hain et Son c. Société des Magasins Généraux. — St-Nazaire, 2 juin 1892, VIII, p. 687.

105. *Journal du bord. Craintes exprimées. Reconnaissance d'avaries. Assimilation impossible. Protestation. Nécessité.* — Les indications du journal de bord, qui mentionne les incidents d'une traversée pénible et formule des craintes au sujet de la cargaison qui a peut être subi quelques avaries, ne peuvent être tenues pour une reconnaissance d'avaries qui dispense le destinataire de la marchandise de faire la signification prescrite par l'article 436 du Code de commerce. — Mazel c. Serra. — Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

106. *Vice d'arrimage. Action contre le capitaine et non contre l'assureur. Fin de non-recevoir. Jugement.* — La fin de non-recevoir opposée à l'action du destinataire pour avaries de la marchandise, par suite d'un transport maritime et fondée sur ce que l'action aurait dû être engagée non contre le capitaine, mais contre les assureurs, est suffisamment repoussée, par cela seul que le juge constate que l'avarie provient d'un mauvais arrimage. — Cie mixte de navigation c. Desesquelles. — Cassation, 26 avril 1887, III, p. 9.

107. *Fin de non-recevoir. Inapplication à l'espèce. Jugement. Insuffisance de motifs.* — Mais n'est pas suffisamment motivé, le jugement qui, sur une fin de non-recevoir, tirée de ce que l'action n'a pas été intentée dans le mois, conformément aux articles 435 et 436 du C. com., se borne à déclarer que la fin de non-recevoir n'est pas applicable dans l'espèce. — Cie mixte de navigation c. Desesquelles. — Cassation, 26 avril 1887, III, p. 9.

108. Allemagne. — *Avarie. Marchandise. Expertise. Preuve contraire.* — Le destinataire a le droit de faire la preuve de l'avarie par toutes sortes de manières, et même en l'état d'une expertise qui conclut à l'absence d'avarie dans la marchandise. — Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

109. *Avarie. Marchandise. Expertise. Nécessité. Art. 610. Délai.* — Le destinataire qui se plaint d'une avarie survenue à la marchandise doit faire procéder à une expertise, conformément à l'article 610 ; mais il suffit que cette expertise ait été commencée avant l'expiration du délai imparti par cet article. — Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

110. *Fin de non-recevoir. Art. 408 C. com. Paiement du fret et réception de la marchandise.* — Toute action contre le voiturier est éteinte par le paiement du fret et la réception de la marchandise. — Cie d'assurances Rhenania c. Abrahamsem et Timm. — Trib. sup. hans., 27 avril 1888, IV, p. 322.

111. Angleterre. — *Avarie. Capitaine. Preuve.* — Quand une marchandise arrive avariée à destination, le réceptionnaire qui veut rendre le capitaine responsable doit prouver que c'est à son bord que cette avarie s'est produite. — Flinoch c. Gibson. — Cours de session d'Edimbourg, 22 octobre 1890, VI, p. 462.

112. Belgique. — *Manquant. Faute du capitaine. Preuve à faire.* — C'est au destinataire à prouver que le manquant dont il se plaint est dû à la faute du capitaine, l'article 1315,

§ 2, du Code civil, d'après lequel c'est à celui qui se prétend libéré à établir sa libération, ne pouvant être appliqué au transporteur après la réception de la marchandise. — Anvers, 1er avril 1893, IX, p. 261.

113. *Manquant. Constatation contradictoire. Défaut.* — Est non recevable la réclamation du chef de manquant, si le destinataire a fait enlever le chargement sans avoir fait constater contradictoiremant le manquant. — Helsmoortel c. Trogh. — Bruges, 3 mai 1890, VI, p. 573.

114. *Fautes du capitaine. Constatation dès l'arrivée. Expertise. Fin de non-recevoir.* — Le destinataire, qui ne prend pas immédiatement des mesures pour faire constater les faits dont il se plaint à charge du capitaine, est non recevable à demander une expertise contre lui, ce spécialement quand le navire est entièrement déchargé et, *a fortiori*, quand il a été rechargé et qu'il a quitté le port. — Meyers c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

115. *Retard au débarquement. Codestinataires. Recours entre eux. Art. 1146 Code civil. Protestation. Inutilité.* — L'article 1146 du Code civil, qui subordonne l'obligation aux dommages-intérêts à la condition d'une mise en demeure, ne s'applique qu'au cas d'inexécution d'un contrat, et, en dehors de ce cas, il faudrait un texte pour créer une déchéance résultant d'un défaut de mise en demeure. Spécialement, aucun lien de droit n'existant entre codestinataires, ils peuvent, conformément à l'article 1382 du Code civil, recourir les uns contre les autres pour les retards apportés par eux au débarquement, et ce sans avoir fait aucune protestation. — Cap. Jones c. de Clercq frères et consorts. — Anvers, 29 juin 1893, X, p. 303.

116. Brésil. — *Marchandise. Avarie. Séjour excessif dans la cale. Destinataire. Absence de faute.* — Le capitaine répond du dommage survenu à la marchandise qui a séjourné trop longtemps dans la cale de l'allège, et qui a été tardivement déchargée en dehors de toute faute du destinataire. — Abranche c. Cie de Navigation du Pacifique. — Rio, 9 février 1891, VIII, p. 406.

117. Danemark. — *Manquant. Défaut de protêt avant le départ du navire. Déchéance.* — La réclamation du destinataire au sujet du manquant n'est recevable que si celui-ci proteste lors du déchargement ou au moins avant le départ du navire, même si les conditions indiquées par lui n'ont pas été accomplies. — Davidson c. Christiansen. — Copenhague, 3 décembre 1886, IV, p. 347.

118. Tunisie. — *Erreurs et manquants. Expéditeur. Preuve de chargement conforme à sa promesse.* — L'expéditeur qui prouve, par le manifeste du navire et par les connaissements, qu'il a réellement chargé tout ce qu'il avait promis, ne saurait être déclaré responsable des erreurs et des manquants reconnus à l'arrivée par les destinataires. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

119. *Connaissement. Clause de protestation dans les vingt-quatre heures. Délai. Point de départ. Livraison à chaque destinataire.* — Quand un connaissement stipule que « toute réclamation pour dommage ou manquant doit être faite par écrit dans les vingt-quatre heures qui suivent le déchargement », il ne faut pas entendre par ce mot « déchargement » l'opération qui consiste à empiler des marchandises sur le quai en désordre et à la hâte sans qu'on ait le temps de les reconnaître. Il ne peut s'agir, dans ce cas, que d'un déchargement définitif, c'est-à-dire que le délai de vingt-quatre heures commence seulement à courir lorsque le transporteur a eu soin de livrer les marchandises de telle manière que chaque destinataire soit à même de reconnaître celles qui lui sont offertes. Spécialement, les fers destinés à plusieurs personnes ayant été débarqués pêle-mêle sur le quai de la douane, le délai fixé pour les réclamations ne court pas tant que le transporteur n'a pas préparé les lots revenant à chacun. On ne saurait imposer aux réclamateurs de procéder au pointage et à la division de leurs marchandises, car ils n'auraient pas été obligés de se rendre dans les cales ou sur le pont du navire pour y retrouver leur cargaison, si le déchargement avait eu lieu sous palan, et leur situation à cet égard ne

saurait être modifiée, quand il plaît au capitaine d'empiler en bloc toutes les marchandises sur le quai pour repartir plus vite. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Ibid.

120. *Clause d'exonération de la casse. Faute du capitaine. Preuve à faire.* — La clause, exonérant le capitaine de la casse, n'a d'autre effet que de mettre à la charge de l'affréteur ou du destinataire la preuve de la faute du capitaine. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

121. *Demande en délivrance. Chargeur. Dommages-intérêts. Article 433. Application.* — La demande en délivrance, au sens de l'art. 433, comprend l'action exercée par le destinataire pour se faire remettre les marchandises aussi bien que celle introduite par le chargeur pour obtenir les dommages-intérêts. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

122. *Protestation. Délai. Point de départ. Fin du déchargement.* — Le délai de 24 heures, accordé au destinataire par l'article 435 du Code de commerce pour protester contre le capitaine, ne court que du jour où le déchargement de la marchandise est complètement terminé. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IV, p. 310.

123. *Protestation pour retard. Signification avant l'arrivée. Art. 435. Inapplication.* — Si le destinataire des marchandises, avant l'arrivée du navire, a fait signifier par exploit d'huissier au transporteur une protestation contre le retard de ces marchandises, il n'est pas nécessaire de renouveler cette protestation dans les 24 heures de la réception, et le transporteur n'est pas recevable à opposer l'exception de l'article 435. — Behl et Cie c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 13 juin 1889, V, p. 433.

124. *Retard. Préjudice. Laisser pour compte.* — Le destinataire est fondé à laisser la marchandise pour compte au transporteur, lorsque, par suite du retard, cette marchandise a perdu toute utilité pour le réceptionnaire. — Cie Transatlantique c. Verdier. — Tunis, 14 décembre 1891, VII, p. 366.

125. *Frais de transport et de déchargement. Paiement à l'agent de l'expéditeur. Conditions de la remise des connaissements. Action d'avaries. Absence de déchéance.* — Le fait de payer à l'agent de l'expéditeur les frais de transport et de débarquement de la marchandise ne saurait empêcher les destinataires d'agir ensuite contre le transporteur pour les avaries qu'ils découvrent après avoir reçu ladite marchandise. Il en est ainsi, du moins, quand l'expéditeur n'a voulu livrer les connaissements que contre le paiement de tous les frais dont il était responsable envers la compagnie de transports. En pareil cas, les destinataires ne payent les frais dont il s'agit que contraints et forcés et ne s'interdisent nullement de réclamer contre un préjudice qu'ils ne pourront découvrir qu'une fois en possession des connaissements. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Avarie, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissement, Consignataire de la cargaison, Déchargement, Docks, Fin de non-recevoir, Fret, Marchandise, Navigation intérieure, Sauvetage, Starie, Surestaries.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Action d'avarie, 125.
Allègement, 24.
Armateur, 72.
Arrimage, 62, 106.
Arrivée, 13, 44.
Assurance, 8, 9.
Avances, 38, 55.
Avarie, 101, 108, 109, 111, 114, 116.
Blés, 33, 47.
Cale, 116.
Capitaine, 37.
Casse, 120.
Caution, 37, 54, 75.
Chargement sur le pont, 40, 93.
Chemin de fer, 91.
Clause d'exonération, 4, 73, 75, 121.
Commissionnaire de transports, 28.
Compétence, 1.
Connaissement, 1 et s., 10, 11, 13, 18, 19, 20, 38, 39, 44, 49 et s., 53, 81, 103, 119.
Connaissement à personne dénommée, 15, 16, 17.
Déchargement, 3, 22 et s.
Déchargement rapide, 45, 58.
Déficit final, 31, 32, 47.
Demande en délivrance, 122.
Demande en justice, 104.
Dépôt en douane, 83.
Déroutement, 76.
Dimanche, 27, 46.
Endos, 18.
Engins, 37.
Excédent, 32.
Expéditeur, 43, 118.
Expertise, 77, 78, 108, 109, 114.
Extraboulage, 30.
Falsification, 18.
Fin de non-recevoir, 79 et s., 110, 114.
Force majeure, 56.
Formalités de douane, 43.
Frais, 3, 13, 22 et s., 26, 30, 40, 46, 70, 77, 125.
Fraude, 97.
Fret, 36, 37, 42, 52 55, 86, 110.
Grains, 96.
Homonyme, 19.
Intervention, 1.
Jours fériés, 22.

Journal de bord, 105.
Laisser pour compte, 76, 124.
Lettre de voiture, 12.
Lieu de débarquement, 14.
Livraison sous palan, 22, 23.
Locus regit actum, 48.
Maïs, 21,
Mandataire, 28.
Manifeste, 13.
Manquant, 7, 74, 77, 87 et s., 94, 96, 102, 112, 113, 117, 118.
Mélange, 33, 34, 50.
Nuit, 22, 27.
Perte, 39, 71, 89.
Pesage, 25, 26, 50.
Planche, 56, 60, 68.
Poix durcie, 63.
Porterage, 40.
Pourparlers, 98.
Prescription, 121.
Privilège, 42.
Protestation, 25, 60, 88, 89, 91, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 115, 117, 119, 122, 123
Quai, 27, 28, 29.
Quarantaine, 70.
Ramassis, 31, 41.
Ratification, 11.
Reçu, 49.
Réexpédition, 90.
Renseignements, 13.
Réserves, 21, 35, 92, 93, 101.
Retard, 5, 44, 58 et s., 62, 63, 75, 92, 115, 118, 124.
Rétention, 37, 103.
Saisie, 54.
Saisie conservatoire, 52.
Signature, 11.
Soins, 28
Solidarité, 61.
Surestaries, 56 et s.
Through bill, 7.
Transbordement, 7, 24, 29.
Vide, 42.

DIFFAMATION. — Voir : *Armateur, Capitaine.*

DISPACHEUR. — Voir : *Avarie commune.*

DISPATCH MONEY.

1. France.— *Accessoire du fret. Place désignée. Indisponibilité. Capitaine. Frais de mouvement. Remboursement. Calcul de la planche. Tribunal du contrat. Compétence.* — La clause de « dispatch money » ou rachat de planche doit être considérée comme un accessoire du fret, dont elle peut éventuellement diminuer le montant. En conséquence, quand une charte-partie porte que le déchargement aura lieu à l'endroit que désignera le réceptionnaire, et que le capitaine, par suite de l'indisponibilité de la place qu'on lui a désignée, a dû exposer des frais de mouvement dans le port, est seul compétent, pour faire le calcul de la planche et décider si les frais doivent être remboursés au capitaine, le tribunal du lieu où la charte-partie a été conclue et où le fret doit être réglé au retour du navire. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

2. *Jours à racheter. Jours courants. Dimanches. Rachat obligatoire.* — Les jours à racheter par la dispatch money prévus à la charte-partie sont des jours courants. Les dimanches compris dans ce temps doivent être rachetés, bien qu'ils ne soient pas compris dans le calcul de la planche. — Hanay Boid C° c. Cie Royale Asturienne des Mines.— Dunkerque, 22 avril 1890, VIII, p. 65.

DOCKS.

1. France. — *Hangars publics exploités par la Chambre de commerce. Acte d'autorisation. Absence d'excès de pouvoir. Compagnie lésée. Recours.* — L'acte qui a autorisé l'exploitation de hangars publics par la Chambre de commerce ne constitue pas un excès de pouvoir au regard de la Compagnie des Docks qui se prétend lésée. Il appartient seulement à cette dernière de porter une action devant la juridiction compétente pour statuer sur les droits et obligations dérivant du commerce. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. l'Etat. — Conseil d'Etat, 11 janvier 1889, V, p. 183.

2. *Dépôt de marchandises. Tiers propriétaire. Droit de gage.* — La Compagnie des Docks, obligée de recevoir toutes les marchandises qui lui sont présentées, sans pouvoir discuter la solvabilité du déposant, ne connaît et ne peut connaître que ce même déposant. En conséquence, elle a un droit de gage pour se couvrir de ses avaries sur toutes les marchandises qui lui sont remises par un déposant, alors même que ces marchandises seraient la propriété d'un tiers et que ce tiers serait signalé par les mentions du connaissement ou les déclarations de douane. — Breckenridge c. Cie des Docks. — Rouen, 29 mars 1892, VIII, p. 30.

3. *Dépôt de marchandises. Tiers propriétaire. Privilège pour les avances et le solde du compte-courant.* — La Compagnie des Docks a, sur les marchandises qui lui sont déposées par un négociant, un droit de privilège pour se couvrir, non seulement de ses frais et de ses avances sur les marchandises faisant l'objet du dépôt, mais encore du solde créditeur de son compte courant pour ses avances antérieures. Il en est ainsi alors même que les marchandises déposées ne seraient pas la propriété du déposant.— Tardieu et Caramano c. Cie des Docks.

— Marseille, 27 septembre 1892, VIII, p. 116.

4. *Commande de déchargement avant l'arrivée du navire. Inobservation des formalités. Nullité.* — Les consignataires ne peuvent rendre responsables du retard, en l'absence de toute faute, la Compagnie des Docks, à laquelle ils avaient fait, avant l'arrivée du navire, une commande qui n'avait été ni enregistrée, ni revêtue d'un numéro d'ordre ou de dépôt, alors même que, par la suite, la compagnie les avait avisés particulièrement qu'ils eussent à se pourvoir d'un autre magasinage, un pareil avis ne pouvant constituer de sa part une reconnaissance de la commande. Au surplus, une semblable commande serait inexistante, comme contraire à la loi du 22 août 1891 et à la décision ministérielle du 5 février 1872, qui, en prescrivant le déchargement des navires à tour de rôle et seulement après la remise du manifeste de la douane entre les mains de la compagnie, s'opposent à tout engagement de cette dernière relativement à la cargaison d'un navire en cours de route. — Laurette et Cie c. Cie des Docks et cap. Olditch. — Aix, 6 mars 1893, VIII, p. 658.

5. *Commande d'un déchargement suivant un tarif déterminé. Délai plus court commandé par une lettre. Défaut de protestation. Acceptation tacite.* — La Compagnie des Docks qui accepte sans protestation une lettre lui donnant l'ordre de débarquer un navire dans un certain délai et à un tarif déterminé, doit faire le débarquement dans le délai indiqué, bien qu'il soit plus court que celui résultant du tarif demandé; et si, par suite d'un retard, des surestaries sont encourues, ces surestaries sont à sa charge. — Dreyfus et Cie c. Docks de Marseille. — Marseille, 16 juillet 1888, IV, p. 307.

6. *Déchargement. Ordres séparés donnés par le capitaine et le consignataire.* — Dans le cas d'ordres séparés donnés par le capitaine et les consignataires pour le déchargement, la Compagnie des Docks, qui a fait des réserves sur la commande faite par les consignataires, n'est pas responsable vis-à vis de ceux-ci quand elle exécute ensuite les ordres contraires du capitaine. — Féraud d'Honnorat c. Cie nationale de Navigation et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 25 avril 1888, IV, p. 74.

7. *Déchargement. Ordres séparés donnés par le capitaine. Retard. Réception sous palan.* — Lorsque la compagnie des Docks a reçu d'un capitaine la commande pour le déchargement d'un navire, elle ne saurait être responsable du retard apporté à ce déchargement par le fait du consignataire, qui, usant de son droit de recevoir sous palan, a fait lui-même une commande différente et occasionné des lenteurs par des pourparlers entamés avec le capitaine. — Cap. Key c. Hubscher et les Docks. — Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

8. *Déchargement. Mandat salarié. Excédent débarqué. Procès-verbal de douane. Amende.* — La Cie des Docks-Entrepôts du Hâvre, qui accepte d'opérer le déchargement d'un navire dans le bassin-dock, est, à l'égard du navire, un mandataire salarié, responsable de sa gestion. Lors donc qu'en déchargeant une partie de marchandise destinée au Hâvre, elle a, par erreur, débarqué un sac de cacao en excédent de ceux qui figurent au manifeste, et que, de ce chef, la Douane a dressé un procès-verbal contre le navire, la Compagnie des Docks est responsable de l'amende encourue. — Cie Cunard c. Cie des Docks-Entrepôts du Hâvre. — Hâvre, 9 avril 1890, V, p. 50.

9. *Déchargement. Erreur de pointage. Omission de marchandises. Responsabilité. Rature sur le manifeste. Correction. Délivrance d'un reçu après protestation. Exception inopposable.* — Lorsque, dans un port de relâche, la Compagnie des Docks, chargée de débarquer toutes les marchandises à destination de ce port, a omis, par suite d'une erreur de pointage du second capitaine, d'en débarquer une partie, elle est responsable de la faute qu'elle a commise dans l'exécution de son mandat en négligeant de contrôler le pointage. Vainement alléguerait-elle que la partie non débarquée avait été biffée sur le manifeste, alors que cette rature était annulée par la mention « à débarquer », portée sur la colonne d'observations, et qu'elle reconnaît avoir eu en sa possession une rubrique où cette partie figurait. Vainement aussi exciperait-elle

du reçu des marchandises qu'elle a délivré après le départ du navire et alors qu'une protestation avait été faite contre l'omission qu'on lui reproche.— Cie des Docks et Entrepots de Marseille c. Giry et Cie de navigation Deutsche Austrâliche Dampschiffsgesellschaft.— Marseille, 6 mars 1893; Aix, 19 décembre 1893 ; IX, p. 50 et 723.

10. *Déchargement. Retard. Intempéries. Encombrement des bassins de la Compagnie.* — La Compagnie des Docks, chargée d'opérer le débarquement d'un navire, ne peut être déclarée responsable du retard subi par ce débarquement et des surestaries qui en ont été la conséquence, lorsqu'il est établi qu'il n'y a eu ni faute, ni négligence de sa part et que le retard est dû soit aux intempéries, soit à l'encombrement des bassins de ladite Compagnie, par suite de nombreux arrivages. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

11. *Déchargement. Retard. Encombrement du quai.* — La Compagnie des Docks n'est pas fondée à se prévaloir, pour refuser de faire les opérations usuelles sur les quais de débarquement, de l'encombrement des quais, provenant de l'abondance des navires et des marchandises. Il en est ainsi surtout lorsque l'encombrement est le résultat du fait personnel de la compagnie et des déchargements rapides auxquels elle a cru devoir procéder. — Docks-Entrepôts du Hâvre c. Fœrster et autres. — Rouen, 30 novembre 1885, I, p. 590.

12. *Incendie. Présomption de faute. Preuve contraire.* — La Compagnie des Docks est responsable de l'incendie des marchandises placées dans ses entrepôts, à moins qu'en prouvant le vice propre ou la force majeure, elle ne fasse tomber la présomption de faute ou de négligence qui s'attache à sa qualité de dépositaire par interprétation de l'article 1929 rapproché de l'article 1315, deuxième alinéa du Code civil. — Ambanopulo c. Cie des Docks et Entrepôts de Marseille. — Marseille, 2 octobre 1893, IX, p. 237; Aix, 16 avril 1894, X, p. 409.

13. *Manquant. Réserves contre le capitaine. Avis au destinataire.* — L'entrepreneur de débarquement, en l'espèce la Compagnie des Docks, ne saurait être rendu responsable d'un manquant, à moins de faute prouvée contre lui, lorsqu'il a fait toutes réserves utiles contre le capitaine et qu'il a avisé immédiatement le destinataire de ces réserves. — Cie des Docks c. Badetty. — Marseille, 27 avril 1892, VII, p. 695.

14. *Docks du Hâvre. Cuirs salés. Usages du Hâvre.* — Il est d'usage au Hâvre, en cas de vente à livrer par navire de cuirs salés, que ces cuirs se livrent au débarquement et sur le quai, après classement, battage, secouage et pesage. Ces usages existaient avant la création de la Compagnie des docks-entrepôts, qui a dû s'y soumettre et qui continue à les observer. — Docks-Entrepôts du Hâvre c. Fœrster et autres.— Rouen, 30 novembre 1885, I, p. 590.

15. *Docks de Marseille. Graines. Tarif spécial n° 5.* — Quand un acheteur, qui a une certaine quantité de maïs ou d'avoine à recevoir à Marseille sous palan d'un navire, en confie le déchargement à la Compagnie des Docks de cette ville, d'après le tarif spécial n° 5, la compagnie est, sans doute, obligée, aux termes du paragraphe 1er dudit tarif, moyennant 2 fr. 10 c. par tonne, de prendre la marchandise à bord, de la mettre en sacs, d'égaliser et de peser les sacs à quai ; mais c'est sous la condition que ces sacs seront retirés immédiatement. Si, au lieu de ce faire et d'enlever les sacs au fur et à mesure, l'acheteur préfère bénéficier du droit de stationnement prévu par le tarif précité, il ne lui suffit pas de payer un supplément de 0,01 c. par jour et par sac pendant six jours et de 0,02 c. après le douzième jour, il doit, en outre, se conformer au paragraphe 3 dudit tarif, qui porte à 3 fr. 70 c. les frais dus aux Docks. — Sauze et fils c. Mendl frères et Cie et Cie des Docks. — Marseille, 10 novembre 1887, III, p. 448.

16. *Mandataire du réceptionnaire. Tableau des manquants. Refus de communication.* — La Compagnie des Docks ne saurait être considérée comme un mandataire des réceptionnaires, alors surtout que, sur la défense du capitaine, elle a refusé de leur donner connaissance du tableau des manquants.— Reggio c. Hilcoat et Hen-

derson. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 517.

17. *Tiers consignataire. Refus du bon à délivrer jusqu'au paiement du fret.* — Le capitaine qui débarque dans les Docks de Marseille peut considérer la Compagnie des Docks comme tiers consignataire ; en pareil cas, sans être obligé d'en faire nommer un par justice, elle est fondée à refuser le bon à délivrer jusqu'à ce que le fret lui soit payé. — Cap. Cogniet c. Raffineries de St-Louis. — Marseille, 7 juillet 1890, VI, p. 300.

18. ANGLETERRE. — *Statuts. Approbation. Force exécutoire. Règlements intérieurs.* — La loi qui oblige les administrateurs des Docks à faire approuver par un juge de la Haute Cour leurs statuts pour leur donner force exécutoire, n'empêche pas ces administrations d'établir sans aucun contrôle des règlements intérieurs. — Armateurs et Courtiers de Londres et Péninsular Oriental Steam ship navigation Company c. London and India Dock joint Committee. — Haute Cour de justice, 3 février 1891, VI, p. 708.

19. *Règlements. Effets. Légalité.* — Il n'appartient pas à la justice de suspendre l'effet de ces règlements jusqu'à ce que la question de leur légalité ait été définitivement tranchée. — Armateurs et Courtiers de Londres c. le London and India Dock joint Committee. — Haute Cour de justice, 3 février 1891, VI, p. 708.

Voir aussi : *Capitaine, Connaissement, Déchargement, Navire, Sauvetage.*

DOCUMENTS NAUTIQUES. — Voir : *Commissionnaire.*

DOL.

1 FRANCE. — *Complicité. Preuve formelle.* — Des allégations de complicité de dol ou de fraude ne peuvent être admises par la justice, qu'à la condition d'être formellement démontrées. — Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

Voir aussi : *Assurance maritime, Capitaine, Charte-partie, Commissionnaire, Vente « coût, fret et assurance »*.

DOMAINE PUBLIC.

1. FRANCE. — Occupations temporaires. Pouvoir des préfets maritimes et des commandants de la Marine en Corse et en Algérie (Circ. du 2 décembre 1886). — III, p. 244.

2. Occupations temporaires et extractions de sables ou d'amendements marins en Algérie (Décret du 16 juillet 1885). — IV, p. 485.

3. *Dommage public maritime. Procès-verbaux dressés par les syndics de mer. Validité. Extraction de sable. Contravention.* — Aux termes de l'art. 4 du décret du 21 février 1852, les syndics des gens de mer, gardes maritimes et gendarmes de la mairie peuvent constater, concurremment avec les fonctionnaires dénommés dans les lois à la grande voirie, les établissements formés sur le domaine public maritime. Le fait d'avoir opéré des extractions de sable et pratiqué des excavations dans la plage constitue une infraction aux dispositions de l'ordonnance de 1681. La circonstance que les crues d'un torrent auraient, peu de temps auparavant, emporté vers la mer une certaine quantité de sable de la propriété riveraine, ne peut autoriser à effectuer, sur le rivage maritime, lesdites excavations. — Conseil d'Etat, 13 novembre 1885, I, p. 468.

DOMANIALITÉ. — Voir : *Algérie.*

DOMICILE.

1. BELGIQUE. — *Compétence. Abordage maritime. Loi du 25 mars 1876. Un seul défendeur domicilié en Belgique. Défendeur sérieux.* — Si les tribunaux belges sont compétents à l'égard de tous les défendeurs, lorsque l'un d'eux a en Belgique son domicile ou une résidence, ce n'est que pour autant que ce dernier soit une partie sérieuse, personnellement intéressée au procès. Il ne suffit pas que les demandeurs aient pu croire de bonne foi devoir mettre en cause le défendeur belge, fût-ce même d'une manière alternative avec un autre défendeur et en ordre subsidiaire, si, en réalité, ce défendeur est totalement étranger à la contestation depuis l'origine et dans toutes les phases de la procédure. — Cap. de Weerdt et

Société John Cockerill c. cap. Graham et autres. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

2. *Navire. Fréquentation d'un port.* — Le fait de fréquenter un port avec un navire n'a, sauf des cas exceptionnels, aucune portée sous le rapport du domicile et de la résidence. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, et autres. — Ibid.

3. *Société étrangère. Agence en Belgique. Absence de bureau permanent. Défaut de domicile.* — La compagnie anglaise, qui a comme agents à Anvers des courtiers de navires et agents maritimes qui ne représentent pas exclusivement cette société, mais ont un bureau d'agence et traitent également comme représentants d'autres compagnies d'armement et de navigation, sans que la compagnie ait à Anvers un bureau permanent où ne se traitent que ses affaires et desservi par un personnel à ses gages, ne peut être considérée comme ayant à Anvers une agence ou succursale constituant une résidence.— Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham et autres. — Ibid.

4. *Société étrangère. Statuts. Election de domicile. Tiers. Inapplication.* — L'élection de domicile, faite dans les statuts d'une société, ne concerne que les contrats dont elle forme partie intégrante et ne peut avoir pour objet de donner compétence aux tribunaux belges dans les contestations avec des tiers, ces tiers fussent-ils des Belges. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham et autres. — Ibid.

Voir : *Capitaine, Compétence, Etranger, Gens de mer.*

DOMMAGES-INTÉRÊTS.

1. France. — *Défense en justice. Dol. Condition.* — La défense en justice est un droit dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi, ou au moins une erreur grossière équivalente au dol. — Sundbye c. Société industrielle et commerciale de bois et de pavage en bois. — Cass., 8 juin 1891, VII, p. 8.

2. Belgique. — *Dommage entièrement subi lors de l'assignations Majoration par erreur en cour. d'instance.* — Lorsque tout le dommage qui forme la cause d'une action en dommages-intérêts a été subi à l'époque de l'assignation et que le demandeur a pu en établir le montant total, celui-ci est non recevable à demander en cours d'instance, sous prétexte d'erreurs de calcul, une somme plus forte. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

Voir aussi : *Abordage maritime, Accident, Affrètement, Affréteur, Agent maritime, Allège, Armateur, Arrêt, Assurance maritime, Assurance terrestre, Assureur, Capitaine, Cassation, Chargement, Chargeur, Commissionnaire de transports, Compagnie de Suez, Connaissement, Courtier maritime, Déchargement, Destinataire, Douane, Etranger, Fin de non-recevoir, Force majeure, Fret, Gens de mer, Inscrit maritime, Liquidation judiciaire, Marchandise, Navire, Obligation, Passager, Pêche, Police d'assurance, Privilège, Quasi-délit, Réclamateur, Sacs, Saisie, Sauvetage, Ultra petita, Vente, Vente à livrer, Vente «coût, fret et assurance».*

DOUANE.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Circulaire du directeur général des Douanes, relative à la loi sur la marine marchande. — IX, p. 329.

2. Droits sanitaires. Ports de la Manche et de l'Océan. Abonnement. Navigation périodique de Londres au Hâvre et à Marseille. Abonnement applicable pour le service de Londres au Hâvre. (Circ. minist. du 25 août 1887). — III, p. 389.

3. Droits sanitaires. Ports de la Manche et de l'Océan. Abonnement. Navire substitué pour cause d'avaries ou réparations. Jauge supérieure. Excédent de droits. (Circ. minist. du 25 août 1887). — III, p. 389.

4. Jaugeage des navires. Instructions pour le service des Douanes. (Circ. minist. du 16 août 1887).—III, p. 511.

5. Receveurs. Application de la

nouvelle loi sur l'hypothèque maritime. Droits à percevoir. Cautionnement à eux imposé. (Décr., du 25 juin 1886). — II, p. 376.

6. Expertises en Douane. Modification à la confection de la liste des experts. — VII, p. 613.

7. Avitaillement des navires de plaisance. Circulaire. — X, p. 806.

8. Circulaire et note du 30 avril 1885, sur les certificats pour le passage par le canal de Suez. — I, p. 197.

9. Perception des droits de tonnage et de quai à Saint-Pierre. (Décret du 18 septembre 1886). — II, p. 370.

10. Allemagne. — Entrée de Hambourg dans le Zollverein allemand. (Décret du Chancelier de l'Empire). — IV, p. 379.

11. Autriche-Hongrie. — Port de Fiume. Point franc. Règlement applicable. — VII, p. 614.

12. Brésil. — Modification au tarif des Douanes du 11 octobre 1890. — VIII, p. 198.

13. Danemark. — Droits de Douane. Sucres. Pétrole. Modification. — VII, p. 629.

14. Egypte. — Droit de transit. Abolition pour les marchandises traversant le territoire égyptien sur les chemins de fer de l'Etat. Règlement relatif à ces marchandises. (Décret du 9 août 1887). — III, p. 511.

15. Régime douanier des cigares et tabacs en Egypte. (Décret du 30 janvier 1888). — III, p. 793.

16. Espagne. — Ouverture de la Douane de Port-Bou à l'importation des boissons spiritueuses.—IX, p. 424.

17. Douanes de Villajogosa et de Rota ouvertes à l'importation de certains produits étrangers (Ord. roy., du 17 juillet 1886). — II, p. 245.

18. Provenances de Cuba, Porto-Rico et des Philippines. Franchise (Décret du 5 octobre 1886). — II, p. 503.

19. Guardia. Charbons étrangers. Importation. (Ordon. royale du 15 mars 1886). — II, p. 113.

20. Etats-Unis. — Nouveau règlement douanier. (Bill Mac-Kinley). — VI, p. 113 et 233.

21. Fûts en fer pour ciment. Franchise (Circul. 7829). — III, p. 757.

22. Guatemala. — Droits de Douane. Augmentation. — I, p. 561.

23. Dépôt des marchandises dans les magasins de la Douane. (Décret du 5 juillet 1889). — V, p. 457.

24. Lignes régulières de navigation entre San-Francisco et Guatemala. Droits de Douane. Réduction. (Décret 11 juin 1887). — III, p. 512.

25. Indes-Anglaises. — Nouveau régime douanier. — X, p. 373.

26. Italie. — Décret sur le paiement des droits en espèces métalliques. — IX, p. 794.

27. Paiement des droits d'importation. (Décret du 25 mars 1894). — X, p. 135.

28. Classement des marchandises. Contestations avec les importateurs. Règlement. (Loi du 13 novembre 1887). — III, p. 793.

29. Drawback sur les sucres. (Décret du 25 juillet 1892). — VIII, p. 193.

30. Récipients chargés vides ou à demi-vides. Droits applicables. (Circ. du 22 juin 1887). — III, p. 389.

31. Maroc. — Régime douanier des produits français. (Accord du 23 octobre 1892).— VIII, p. 196.

32. Mexique. — Droits d'exportation. — X, p. 373.

33. Droit additionnel de 2 % sur les marchandises à l'importation. (Décret du 30 novembre 1888). — IV, p. 614.

34. Droits d'importation. Abolition. (Décret du 24 juillet 1888). — IV, p. 380.

35. Rectifications et additions dans les manifestes. Possibilité. Conditions. (Décret du 20 octobre 1887). — III, p. 793.

36. Modèle de factures pour la Douane. (Décret du 1er août 1886). — II, p. 373.

37. Paraguay. — Paiement des droits d'importation. (Loi du 10 octobre 1892). — VIII, p 500.

38. Pérou. — Navires à destination d'un port péruvien. Etats du chargement. Factures. Visa des autorités compétentes. (Décret de 1886). —III p. 245.

39. Droits de phare au Pérou. (Décret du 13 septembre 1887). — III, p. 510.

40. Portugal. — Droits de port. Iles de Madère et des Açores. Exemption pour certains navires. — I, p. 210.

41. Droits de tonnage, (Loi du 23 juin 1888). — IV, p. 220.

42. Jaugeage des navires. Base. (Circ. du 12 octobre 1887). III, p. 793.

43. Droits de sortie au Congo portugais. (Décret du 2 septembre 1887). — III, p. 794.

44. Port de Leixoès (Porto). Marchandises importées. Taxe spéciale (Odr. roy. du 19 juin 1886), — II p. 248.

45. République Argentine. — Régime douanier. — X, 374.

46. Décret du 26 janvier 1894 relatif à la perception des droits d'exportation. — X, p. 139.

47. Russie.— Tarif des Douanes. Interprétation et assimilation. — IX, p. 103.

48. Navires. Droits d'importation. Modification au tarif général (Cons. de l'Empire, 26 mai 1887). — III, p. 391.

49. Marchandises non portées sur les connaissements ou accompagnées de connaissements insuffisants. (Circ. des 9/21 déc. 1886). — II, p. 752.

50. Fruits et légumes transportés en vrac par mer. Inutilité de connaissements détaillés. (Circ. des 12/24 juillet 1886). — II, p. 375.

51. — Droits de timbrage, plombage et scellage. Quittances de paiement. Prescription de 3 ans. Excédent trouvé sur le chiffre des factures présentées. Latitude de 8 ou 10 0/0 selon que la marchandise n'est pas ou est accessible à la contagion. Simple paiement du droit ordinaire. (Avis du 15 mai 1886). — II, p. 375.

52. Avis du directeur de la Douane de Libau. — IX, p. 806.

53. Tunisie. — Ouverture de bureaux de Douane.— VII, p. 384.

54. Droits de phare et de port en Tunisie. (Décret du 5 novembre 1887). — III, p. 508.

55. Décret du 23 décembre 1893, réduisant le droit sur les marchandises embarquées ou débarquées à Gabès. — X, p. 138.

56. Turquie. — Marchandises non manifestées. Double droit. (Arrêté des 15/27 octobre 1886). — II, p. 753.

57. Uruguay. —Régime douanier, (Loi du 5 janvier 1888). — III, p. 794.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

58. France. — *Droits. Paiement. Loi du 22 août 1791. Privilège.* — Aux termes de l'art. 22 du titre XIII de la loi du 22 août 1791 et de l'art. 4, titre VI, du décret du 4 germinal an II, la Douane a privilège et préférence à tous créanciers, sur les meubles des redevables, pour le paiement des droits, sauf les exceptions mentionnées par la loi précitée de 1791. — Vincent et Mattat c. Administration des Douanes.— Cassation, 4 janvier 1888, III, p. 531.

59. *Base de la perception. Déclaration.* — Les droits de Douane doivent être perçus suivant le poids, le nombre et la mesure énoncés dans la déclaration (loi du 22 août 1791), et la Douane n'est pas tenue de procéder au pesage ni au mesurage. Si elle s'est contentée de la déclaration qu'on lui a faite, le déclarant, qui a payé les droits d'après cette déclaration, ne peut exercer contre elle aucune répétition, sous prétexte d'une différence entre la quantité déclarée et la quantité débarquée. — Marzolff c. la Douane.— Hâvre, 13 août 1892, VIII, p. 379.

60. *Droits. Blés. Poids brut. Sacs non pesés. Poids dû.* — Les blés payant les droits sur le poids brut, il faut ajouter à leur poids celui des sacs qui les renferment, même si la Douane ne les a pas pesés, car la loi ne l'y obligeait pas. — Marzolff c. la Douane.— Ibid.

61. *Droits. Minerais de cobalt. Provenance extra-européenne. Transbordement.* — D'après le tarif des Douanes françaises, les minerais de cobalt venant d'Europe sont admis en franchise ; ils sont, au contraire, assujettis à un droit de 36 francs par tonne, s'ils ont une origine extra-européenne, et ce droit est applicable alors même que les minerais d'une provenance extra-européenne ont été transbordés dans un port d'Europe avant d'être introduits en France. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

62. *Droits. Produits d'origine française. Réadmission en franchise. Rétention.* — Si les produits d'origine

française, restés invendus à l'étranger ou dans les colonies et établissements français hors d'Europe, peuvent, en vertu d'une autorisation spéciale de l'administration des Douanes, être réadmis en franchise lors de leur rentrée sur le territoire, c'est à la condition que leur origine nationale soit pleinement justifiée. En conséquence, l'administration des Douanes a le droit de retenir les marchandises pour lesquelles la franchise est demandée, jusqu'à ce que cette preuve ait été faite par leur propriétaire ; elle ne peut être condamnée de ce chef à des dommages-intérêts. — Douanes et Cie Transatlantique c. Sabarros. — Cass., 18 octobre 1886, II, p. 385.

63. *Droits de quai. Paquebots français. Loi du 29 juillet 1881. Réduction. Paquebots étrangers. Escales. Inapplication.* — L'art. 7 de la loi de finances du 29 juillet 1881 a eu pour seul et unique objet de réduire les droits de quai au profit des paquebots français spécialement affectés au transport des voyageurs entre les pays étrangers ou les possessions françaises et la France, et non de favoriser les escales des paquebots étrangers. Les marchandises dont il est question dans cet article et dont le poids total, calculé sur le pied de 500 kilogr. pour un tonneau, ne doit pas dépasser le 10me du tonnage légal du paquebot pour que celui-ci puisse profiter de la réduction des droits de quai, sont les marchandises qui se trouvent à bord, et non les marchandises débarquées. — Cie Steam Pacific Navigation c. la Douane. — Bordeaux, 9 avril 1889, V, p. 74.

64. *Droits de quai. Algérie. Colonie française.* — L'Algérie est une colonie française au point de vue douanier, et la loi du 29 décembre 1884 n'a pas changé ce caractère en soumettant certains produits étrangers aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France. — Cie de navigation mixte c. Douane. — Cass., 9 juin 1891, VII, p. 11.

65. *Droits de quai. Algérie. Absence d'union douanière avec la France avant 1884.* — Avant la loi du 29 décembre 1884, il n'existait — pas plus qu'il n'existe dans cette loi — ni union douanière, ni assimilation, quant au régime douanier, entre l'Algérie et la France. — Cyp. Fabre et Cie c. Administration des Douanes. — Marseille, 20 août 1888, IV, p. 310.

66. *Droits de quai. Algérie. Navigation entre l'Algérie et la France. Perception régulière.* — La navigation entre l'Algérie et la France n'est pas, sous le rapport douanier, une navigation de cabotage. Les droits de quai, auxquels la Douane soumet les navires venant d'Algérie en France, sont perçus à juste titre, par application de la loi du 30 janvier 1872 (art. 6), et il n'y a pas lieu d'en ordonner la restitution. — Société Française de Navigation à vapeur Cyprien Fabre et Cie c. Administration des Douanes; — Marseille, 20 août 1888, IV, p. 310. — Cie de Navigation Mixte c. Douanes ; — Marseille, 5 juillet 1891, VI, p. 181 ; — Cass., 9 juin 1891, VII, p. 11.

67. *Octroi de mer. Colonies. Ile de la Réunion. Illégalité.* — Sont illégaux les arrêtés du gouverneur de l'île de la Réunion, du 13 décembre 1851, qui ont établi à la frontière de l'île, sur certaines marchandises, la taxe d'importation dite « octroi de mer ». Cette taxe, en effet, n'est pas un droit d'octroi proprement dit, mais une taxe douanière, de la compétence exclusive du pouvoir législatif métropolitain. — Communes de la Réunion c. de Rontaunay et Lebeaud. — Paris, 20 juillet 1887, III, p. 159.

68. *Fausse déclaration. Minerais de cobalt. Introductions successives. Droits dus sur les introductions antérieures.* — Le transporteur qui s'est chargé de prendre à Londres des minerais de cobalt provenant d'Australie pour les importer à Rouen, qui a, en outre, accepté de les déclarer en douane et qui, à leur arrivée en France, les a indiqués comme ayant une origine européenne, a commis une fausse déclaration. Et, lorsque, l'importation desdits minerais ayant eu lieu en plusieurs fois, la fraude n'a été découverte qu'au bout d'un certain temps, la Douane peut exiger du transporteur déclarant le paiement des droits établis par le tarif précité, non seulement pour l'expédition à propos de laquelle on a découvert la fausse déclaration, mais encore pour toutes les expéditions précédentes. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

69. *Fausse déclaration. Marchandise à l'entrepôt. Responsabilité.* — Commet une fausse déclaration le consignataire qui déclare comme vins d'Espagne des vins qui arrivent sans doute directement d'un port espagnol, mais qui sont d'origine française et qui avaient été préalablement chargés dans un port français. Le fait que ces vins ont été mis à l'entrepôt réel et n'ont eu, par suite, aucun droit à acquitter, ne saurait permettre au consignataire de soutenir qu'il n'y a pas eu de sa part fausse déclaration. En effet, toutes les marchandises touchant le sol français doivent être déclarées au bureau des Douanes, et les immunités accordées à la mise à l'entrepôt ne peuvent être invoquées qu'après l'accomplissement de cette formalité. — Allemand c. Administration des Douanes. — Marseille, 4 juin 1887, III, p. 443.

70. *Fausse déclaration. Mainlevée de la marchandise. Acte conservatoire. Expertise. Demande en condamnation. Recevabilité après les 24 heures du procès-verbal.* — L'administration des Douanes peut donner mainlevée de la marchandise à l'auteur d'une fausse déclaration et dresser un acte conservatoire portant réserve expresse de ses droits et actions pour les suites à donner à l'affaire suivant le résultat de l'expertise. Si la fraude est constatée, la demande formée par l'Administration en condamnation à la confiscation et à l'amende est recevable ; elle ne peut être écartée sous le prétexte qu'elle n'a pas été intentée dans les 24 heures qui ont suivi le procès-verbal. — Douanes c. Héritier. — Cassation, 28 mars 1887, III, p. 257.

71. *Greniers de blé. Déclaration au manifeste. Articles distincts. Sacs pour l'arrimage. Article spécial. Blé vidé dans ces sacs. Poids non mentionné. Caution. Dommages-intérêts.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, sous des articles distincts, des greniers de blé d'un poids déterminé, et, sous un dernier article, un certain nombre de sacs à grains ayant servi pour les besoins de l'arrimage, la Douane ne saurait lui reprocher aucune omission pour n'avoir pas déclaré le blé constaté à l'arrivée dans ces derniers sacs, si, dans l'intérêt de l'arrimage, ils avaient été remplis de blé enlevé aux sacs portés aux autres articles, alors qu'il est démontré, par le pesage des Docks et par les connaissements, que ce blé était compris dans la quantité déjà déclarée. Mais la Douane n'encourt aucuns dommages-intérêts pour avoir contraint le capitaine à fournir caution en vue d'empêcher la saisie des marchandises et la rétention du navire. — Cap. Tindale c. Douane. — Hâvre, 8 mai 1893, IX, p. 239.

72. *Greniers de blé. Déclaration au manifeste. Omission de sacs pour l'arrimage. Loi du 4 germinal, an II. Contravention.* — Lorsque le capitaine a déclaré, au manifeste de la cargaison, un certain nombre de greniers de blé d'un poids déterminé, et a omis de déclarer un certain nomhre de sacs à grains, que la Douane a reconnu à l'arrivée contenir du blé, il a contrevenu à l'article 2, titre II, de la loi du 4 germinal, an II, d'après lequel le manifeste doit exprimer non seulement le poids et la nature de la marchandise, mais encore les conditions dans lesquelles elle est importée. Vainement le capitaine allèguerait que le blé contenu dans les sacs est du blé déclaré qu'on y a placé dans l'intérêt de l'arrimage, le poids total reconnu n'étant pas supérieur aux chiffres des connaissements. — Douane c. cap. Tindale. — Hâvre, 3 août 1893, IX, p. 203.

73. *Déclaration au manifeste. Sacs pour l'arrimage. Omission. Capitaine. Caution. Droit pour la Douane.* — En conséquence, la Douane ne fait qu'user d'un droit en exigeant caution du capitaine pour lui éviter la saisie des marchandises et la rétention du navire. — Douane c. cap. Tindale. — Ibid.

74. *Caution. Caractère juridique. Subrogation légale. Non-lieu.* — La caution, en matière de Douane, n'est pas une caution proprement dite ; elle est un simple redevable soumis vis-à-vis de la Douane aux mêmes obligations que le principal obligé. Elle ne peut donc, en aucun cas, se prévaloir contre la Douane, quand elle l'a payée, du bénéfice de la subrogation légale. — Vincent et Mattat c. Administration des Douanes. — Cassation, 4 janvier 1888, III, p. 531.

75. *Amende. Loi du 31 mars 1888. Circonstances atténuantes. Inappli-*

cation. — La loi du 31 mars 1888, qui a autorisé l'admission des circonstances atténuantes dans le cas de délits ou contraventions en matière de contributions indirectes ne saurait s'appliquer aux délinquants et contrevenants en matière de Douanes. — Douanes c. Gosselin. — Cassation, 21 janvier 1890, V, p. 609.

76. *Amende. Douanes mexicaines. Absence de facture consulaire. Défaut de mention au manifeste. Double droit.* — Aux termes des art. 54 et 107 de l'ordonnance générale des Douanes mexicaines, le fait seul de l'absence de facture consulaire ou la présence à bord d'une marchandise qui ne figure pas au manifeste rend cette marchandise passible du double droit. — Bach c. cap. Bourge. — Hâvre, 20 avril 1891, VII, p. 30.

77. *Contrebande. Capitaine. Responsabilité.* — Les préposés à la conduite d'un navire dans lequel sont découvertes des marchandises de contrebande peuvent être poursuivis et punis comme les contrebandiers eux-mêmes, sans que l'administration des Douanes soit tenue de prouver à leur charge une participation quelconque à la fraude. — Douane c. Fumadelle. — Bordeaux, 5 août 1891, VII, p. 401.

78. *Colis postaux. Transporteur. Impossibilité d'en vérifier le contenu. Simple obligation de les déclarer à l'arrivée.* — Les colis postaux transportés par la Compagnie Transatlantique, laquelle représente l'administration des Postes pour le transport des objets qui lui sont confiés, sont affranchis de déclaration, en vertu des lois spéciales qui imposent à l'administration des Postes l'obligation de recevoir les colis clos et scellés, sans pouvoir, au préalable, en vérifier le contenu. Dans ce cas, la Compagnie Transatlantique n'est pas assujettie aux mêmes obligations que les transporteurs et voituriers ordinaires. La seule obligation qui lui soit imposée est de déclarer les colis à l'arrivée à destination, de façon à mettre l'administration des Douanes à même d'en effectuer la vérification. Conséquemment, la Compagnie Transatlantique n'est pas pénalement responsable de l'introduction frauduleuse de marchandises prohibées ou soumises aux droits, contenues dans un colis postal et découvertes par les Douanes; il suffit qu'elle ait, comme dans l'espèce, fait les déclarations prescrites, lesquelles mettaient les Douanes en situation de connaître et de poursuivre l'expéditeur et le destinataire. — Douane c. Croze. — Cassation, 28 décembre 1884, I, p. 10.

79. *Navire subventionné. Service postal. Contravention aux lois de douane. Saisie.* — L'article 76 de la loi du 30 juillet 1893 sur le service postal s'applique aussi bien au service de mer qu'au service de terre. Mais les lois de Douanes sont générales et obligent même les capitaines des navires subventionnés par l'Etat pour un service postal. En conséquence, si les navires postaux ne peuvent être saisis par des tiers, il ne saurait en être de même vis-à-vis de l'Etat, qui fait pratiquer une pareille saisie en son nom par l'administration des Douanes, en cas de contravention commise par un capitaine. — Cap. Camugli c. Douane. — Marseille, 27 mai 1887, II, p. 305.

80. *Déclaration de détail. Armateur. Application.* — La déclaration de détail, qui doit être faite à la Douane, trois jours après l'arrivée du navire, n'est imposée à l'armateur que pour les marchandises qui lui appartiennent et au consignataire que pour celles qui lui sont destinées. Le capitaine et l'armateur qu'il représente ne sont donc tenus de remplir cette formalité que s'ils ont été constitués consignataires de la marchandise par les intéressés au chargement. — Douane et Cie Transatlantique c. Sabarros. — Cass., 18 octobre 1886, II, p. 385.

81. *Déclaration. Transporteur. Mandat spécial. Conséquences.* — Quand un transporteur accepte du réceptionnaire de la marchandise, moyennant une rémunération quelque minime qu'elle soit, le mandat de faire la déclaration en Douane, il doit veiller scrupuleusement à l'accomplissement des formalités dont il se charge. Si ledit transporteur n'exécute pas son mandat avec une rigueur suffisante, notamment s'il se fie trop facilement aux renseignements que lui donne le réceptionnaire et se laisse aller ainsi à faire une déclaration dolosive, il ne peut faire retomber la responsabilité de l'amende, qu'il encourt de ce chef, sur les propriétaires de la marchandise qui ne lui ont rien commandé;

il ne peut, à plus forte raison, leur réclamer, à ce propos, des dommages-intérêts ; il n'a de droit que contre le réceptionnaire qui l'a trompé. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

82. *Droits. Transporteur. Avarie. Remboursement.* — Le transporteur est fondé à réclamer aux propriétaires des marchandises le remboursement de tous les droits perçus par la Douane, sans que ces propriétaires puissent lui opposer, ni qu'il connaissait la véritable provenance des marchandises, ni que c'est une fausse déclaration qui lui est reprochée qui les a engagés à continuer leurs expéditions. Les règles du tarif des Douanes ont, en effet, force de loi ; nul ne peut prétendre qu'il les a ignorées ; les propriétaires devaient donc s'attendre à acquitter les droits, par cela seul que leurs marchandises toucheraient à un port français. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Ibid.

83. *Connaissement à ordre. Porteur. Agent mandataire. Fausse déclaration. Mandant seul responsable.* — Le porteur d'un connaissement endossé à son ordre est seul responsable envers la Douane de la fausse déclaration sur l'origine de la marchandise, faite par un agent muni de sa procuration. La Douane ne saurait prétendre actionner solidairement avec lui le propriétaire de la marchandise, qui aurait donné des instructions inexactes à l'agent, celui-ci n'étant point son mandataire. — Douane c. Corvillain et Cie. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 643.

84. *Déclaration. Commissionnaire de l'expéditeur. Propriétaire à l'égard de la Douane. Droits indus. Action en répétition.* — En matière de Douane, celui qui fait les déclarations pour l'entrepôt ou la mise à la consommation des marchandises en est réputé propriétaire à l'égard de la Douane. Il a seul qualité pour actionner la Douane, comme celle-ci est, de son côté, fondée à l'actionner à l'occasion de la déclaration par lui passée. Tout autre que le déclarant est sans qualité pour agir contre la Douane en répétition de droits qu'il prétendrait avoir été indûment perçus, alors même que le déclarant n'aurait agi que comme commissionnaire de l'expéditeur, véritable propriétaire des marchandises. — Tymann Bell et Cie c. Douane. — Hâvre, 30 juillet 1892, VIII, p. 377.

85. *Contravention. Saisie. Juge de paix. Compétence.* — En matière de contraventions douanières, le juge de paix compétent est celui dans le canton duquel se trouve le bureau des Douanes ou, à défaut, celui où le procès-verbal a été clos. Il en est ainsi notamment pour les marchandises saisies par la Douane, bien que le canton où se trouve situé le bureau des Douanes ne soit pas celui du délit. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Douane. — Rouen, 12 février 1891, VII, p. 54.

86. *Contestations. Paiement de droits. Faillite. Tiers. Subrogation. Juge de paix. Compétence.* — Aux termes du décret du 14 fructidor, an III, les difficultés relatives au paiement des droits de Douane, et généralement toutes contestations en matières de Douane, sont déférées à la juridiction du juge de paix. Spécialement, le juge de paix est compétent, à l'exclusion du tribunal de commerce, pour statuer sur le recouvrement des droits de Douane dus par un débiteur failli et sur une prétention de subrogation au profit d'un tiers, subrogation qui aurait pour effet de restreindre et d'amoindrir le privilège de l'administration des Douanes. Il importe peu que cette prétention de subrogation se produise sous la forme d'une demande d'admission au passif privilégié de la faillite du redevable, cette demande dépendant de celle de savoir si le tiers est subrogé, lui étant intimement liée et devant, par suite, être réservée jusqu'à décision de la juridiction compétente sur l'existence de la subrogation. — Douane c. Mattat et syndic Etienne et Céard. — Rennes, 26 janvier 1886, II, p. 263.

87. *Marchandises prohibées. Omission au manifeste. Capitaine. Contravention. Juge de paix. Compétence. Capitaine et chargeur. Solidarité.* — L'omission, sur le manifeste, de marchandises prohibées, constitue la contravention prévue et punie par l'article 1er, titre V, de la loi du 22 août 1791 et par l'art. 10, titre II, de la loi du 4 germinal, an II. Elle ne saurait constituer le délit visé par l'article 1er de la loi du 2 juin 1875 ; cette dernière loi ne prévoit que le délit d'importation, sans déclaration par bureaux

de terre ou de mer, de marchandises prohibées, et ne porte aucune atteinte au régime spécial des manifestes. En conséquence, le juge de paix est compétent pour connaître de la poursuite dirigée contre le capitaine d'un navire à bord duquel la Douane a trouvé des marchandises prohibées non portées au manifeste, et pour prononcer, soit la confiscation du navire et lesdites marchandises, soit la condamnation solidaire du capitaine et du propriétaire des marchandises prohibées à une amende de 500 fr. — Cap. Camugli c. Administration des Douanes. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

88. *Iles St-Pierre et Miquelon. Produits de pêche étrangère. Introduction frauduleuse. Procès-verbal.* — Les textes qui prohibent l'introduction, aux îles St-Pierre et Miquelon, de la morue, de l'huile ou de tout autre produit de pêche étrangère, ainsi que la livraison et la réception, avant le lever et après le coucher du soleil, des produits de pêche de toute provenance, sans autorisation spéciale du commandant de la colonie, n'ont pas subordonné la poursuite de la contravention qu'ils prévoient à la rédaction d'un procès-verbal spécialement dressé contre le contrevenant. — Houduce c. Douane. — Cass., 12 février 1887, II, p. 645.

89. *Expertise. Procédure. Suralcoolisation. Dégustation.* — Aux termes des lois combinées du 27 juillet 1822 et du 7 mai 1881, lorsqu'un désaccord surgit entre l'administration des Douanes et les importateurs de vins suralcoolisés, le déclarant et la Douane doivent nommer chacun un expert, choisi sur la liste dressée par la Chambre de commerce de Paris, et dont l'avis est obligatoire, s'il est conforme. Et ce n'est qu'à défaut d'accord que le comité d'expertise du ministère est appelé à statuer. Pour les vins suralcoolisés, le vinage ne pouvant se reconnaître par l'analyse chimique et ne se révélant que par la dégustation, l'expert de la Douane doit être nécessairement choisi parmi les négociants en vins. En conséquence, si la Douane, après désaccord survenu entre l'expert du déclarant et son chimiste, fait procéder à une expertise par le ministère du commerce, la décision des commissaires-experts doit être annulée, à raison de l'irrégularité de la décision des experts amiables. — Cie hâvraise péninsulaire c. Douane. — Rouen, 12 février 1891, VII, p. 54.

90. *Expertise légale. Absence de doute sur l'espèce ou la qualité de la marchandise. Non-lieu.* — Il n'y a pas lieu d'ordonner l'expertise légale de la marchandise importée, quand il n'existe aucun doute sur son espèce ou sa qualité. — Allemand c. Administration des Douanes. — Marseille, 4 juin 1887, III, p. 443.

91. *Déposition. Contestation. Saisie. Sursis. Expertise. Commission spéciale.* — Aux termes de l'article 2 du décret du 5 août 1810, les préposés des Douanes, qui suspectent la sincérité d'une déclaration, doivent surseoir à la saisie jusqu'après vérification de l'espèce et de la qualité de la marchandise par la commission d'experts, dont la composition est réglée par ledit décret et par les lois des 27 juillet 1822 et 7 mai 1881, qui l'ont modifié. — Douane c. Héritier. — Cassation, 28 mars 1887, III, p. 257.

92. *Déclaration. Contestation. Experts des parties. Désaccord. Comité d'expertise légale. Adjonction d'autres experts. Nullité.* — Lorsqu'en cas de contestation sur l'espèce, l'origine et la qualité de produits déclarés en Douane, la Douane ayant requis l'expertise spéciale prescrite par les articles 19 de la loi du 27 juillet 1822 et 4 de la loi du 7 mai 1881, les experts choisis par les parties sont en désaccord, ce sont ces experts eux-mêmes que le comité d'expertise légale, chargé de remplir le rôle de tiers arbitre et de statuer en dernier ressort, doit s'adjoindre pour prononcer après les avoir entendus. Par suite, la décision prise par le comité d'expertise légale, sans que les experts choisis par les parties aient été entendus ni appelés, et avec l'adjonction d'autres experts, dans l'espèce de quatre experts désignés par le Ministre du Commerce, doit être annulée. — John Stuyt et Cie c. Douane. — Cassation, 6 février 1894, IX, p. 706.

93. *Déclaration contestée. Expertise légale. Rétention des marchandises. Indemnité de 1 0/0. Frais de transport aux entrepôts. Magasinage. Remboursement. Non-lieu. Loi du 9 floréal, an VII. Application à la saisie seule.* — L'intérêt d'indemnité

à raison de 1 0|0 par mois, que le propriétaire de marchandises saisies par l'administration des Douanes est fondé, aux termes de l'article 16, titre V, de la loi du 9 floréal, an VII, à réclamer à cette administration au cas où la saisie est mal fondée, n'est dû en aucun autre cas que celui prévu par ledit article. Par suite, cet intérêt d'indemnité n'est pas dû, au cas, notamment, où, l'administration n'ayant pas fait saisir les marchandises, mais ayant usé simplement du droit de les retenir jusqu'à l'issue d'une expertise légale qu'elle a provoquée, dans les termes du décret du 5 août 1810 et des lois des 27 juillet 1822 et 7 mai 1881, pour contrôler les déclarations faites sur la nature desdites marchandises, cette expertise a confirmé l'exactitude de ces déclarations. L'administration ne peut non plus, en pareil cas, et alors qu'aucune faute spéciale extrinsèque de l'expertise n'est relevée à sa charge, être condamnée au remboursement des frais de transport des marchandises aux entrepôts et de magasinage pendant la durée de ladite expertise. — Douane c. Lafontan. — Cassation, 1er août 1894, X, p. 154.

94. *Prescription annale. Demande en remise de droits. Interruption.* — La demande de remise des droits de Douane encourus à titre de pénalité, constitue une promesse de payer le droit simple et interrompt, par suite, la prescription d'un an édictée par la loi du 22 août 1791. — Pothier c. Administration des Douanes. — Cherbourg, 1er juin 1887, III, p. 193.

95. ALLEMAGNE. — *Affrètement. Droit de transborder en cours de route. Formalités de Douane après transbordement. Capitaine. Obligation.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec faculté de transbordement en cours de route, le capitaine doit veiller à l'accomplissement des formalités de Douane à remplir pendant le voyage pour assurer son achèvement jusqu'à destination, bien que le transbordement ait eu lieu sur le navire d'un autre armateur et que la marchandise n'ait été retenue, par suite du défaut d'expédition en Douane, que dans un port situé au delà du lieu de transbordement. — Grapow et Wellermann c. la Deutsche Levante Linie. — Trib. sup. hans., 13 mai 1892, IX, p. 552.

96. ANGLETERRE. — *Droits incombant à la cargaison d'après la charte-partie. Droits fixes par tonne.* — Quand l'affréteur a pris à sa charge les droits incombant à la cargaison, il ne doit pas les droits fixes que le capitaine paie à tant par tonneau, indépendamment de la nature de la cargaison. — Leask c. Bilbao Steamship C°. — Haute-Cour de justice, 19 janvier 1889, V, p. 81.

97. BELGIQUE. — *Commissionnaire-expéditeur. Omission d'une formalité douanière. Négligence du destinataire. Partage de la responsabilité.* — Le commissionnaire-expéditeur, accomplissant des formalités douanières sans rémunération spéciale de ce chef, ne peut invoquer la disposition du Code civil qui limite la responsabilité du mandataire non salarié, si l'expédition même dont s'agit lui apporte un bénéfice. Il doit répondre des conséquences de l'omission d'une des énonciations principales de la facture consulaire, surtout s'il est de notoriété qu'il a l'habitude d'être soigneux et diligent dans la gestion des affaires qui lui sont confiées. Mais, si le destinataire a, de son côté, négligé de vérifier les documents à leur arrivée, alors que la loi (la loi mexicaine) permettait la rectification dans les 90 heures de l'entrée du navire en Douane, il y a lieu de partager la responsabilité par moitié. — Fritler et Cie c. Kennedy Hunter et Cie. — Anvers, 24 mars 1893, IX, p. 259.

98. *Marchandises entreposées. Vente par la Douane. Accomplissement des formalités. Conditions extra-légales. Etat. Responsabilité.* — Lorsque, même après une autorisation du président du Tribunal de première instance, obtenue suivant les formes et dans les conditions prescrites par l'article 111 de la loi du 26 août 1822, l'Administration des Douanes fait vendre des marchandises entreposées, alors qu'on ne se trouve pas dans les conditions prévues par la loi pour y procéder, l'Etat est civilement responsable du dommage ainsi causé par ses préposés au propriétaire des marchandises. — Douane c. de Ressauw. — Cassation, 27 avril 1893, IX, p. 585.

99. *Procès-verbaux de la Douane. Valeur. Rapports entre particuliers.* — Si les procès-verbaux de la Douane donnent un caractère d'authenticité

aux constatations des délits et contraventions commis au préjudice de l'Etat, on ne saurait leur reconnaître la même vertu au point de vue des constatations relatives aux rapports entre particuliers, et notamment au point de vue de la preuve de la réalité d'un chargement. — Weber et Cie c. Assureurs. — Bruxelles, 30 juillet 1887, III, p. 338.

100. Egypte. — *Canal de Suez. Ligne douanière.* — Si, en autorisant la Compagnie universelle du canal du Suez à faire construire le canal et à en retirer le profit pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, le gouvernement égyptien a concédé le passage libre dans ledit canal pour les bâtiment maritimes de toutes les nations, il résulte, du moins, des actes de concession et des différents traités intervenus à cet égard, que le même gouvernement a conservé tous les droits qui lui appartenaient comme autorité locale, et que le canal de Suez doit être considéré comme compris non seulement dans le territoire égyptien, mais aussi dans la ligne douanière de ce pays. — Alexandrie, 18 mai 1886, et 9 février 1887, II, p. 204 et 727.

101. Egypte. — *Bateaux-porteurs. Canal de Suez. Droit.* — Le fait que des bateaux-porteurs arrivent en Egypte sous pavillon ottoman et munis de lettres patentes délivrées par l'ambassadeur turc du pays dans lequel ils ont été construits, ne saurait les soustraire à la règle générale, d'après laquelle tous les produits du sol ou de l'industrie importés soit par des étrangers, soit par des indigènes, sont assujettis à un droit de 8 0[0. Ce droit d'importation est essentiellement distinct de la taxe de pavillon. — Douanes égyptiennes c. Cie universelle du canal de Suez. — Ibid.

102. *Droits d'importation. Navire. Caractère. Canot. Absence de port d'attache et d'acte de francisation.* — Les canots, n'ayant ni port d'attache, ni acte de francisation, et étant indépendants de tout bâtiment de navigation, doivent payer le droit d'importation s'ils sont transportés dans les eaux territoriales d'Egypte et y fonctionnent pour le service des voyageurs et des marchandises. Peu importe, en pareil cas, qu'on y ait attaché le pavillon d'une puissance étrangère. — Administration des Douanes égyptiennes c. Bazin et Cie. — Alexandrie, 15 mai 1888, IV, p. 466.

103. *Marchandises étrangères. Introduction en Turquie. Réexpédition en Egypte. Droits différents. Raftieh. Teskéré.* — Les marchandises étrangères introduites en Turquie et réexpédiées de Turquie en Egypte doivent être accompagnées d'une *raftieh* indiquant la valeur de la marchandise et le montant des droits de Douane perçus à l'arrivée. Mais, si ces marchandises ont été divisées et qu'une partie seulement soit réexpédiée en Egypte, il suffit que cette partie soit accompagnée d'un *teskéré* indiquant simplement sa quantité et que les droits d'importation ont été déjà perçus. — Kirkor Melconian c. Administration des Douanes. — Alexandrie, 15 mars 1883, I, p. 58.

104. *Règlement douanier de 1863. Commission. Compétence. Formalités.* — Si, même en l'absence de toute disposition formelle et impérative à cet égard, il a été admis en principe, par interprétation de l'article 5 du règlement douanier du 17 avril 1863, que c'est le personnel de la direction du lieu ou de la zone où les faits de contrebande ou de tentative de contrebande ont été constatées et les saisies opérées qui doit se constituer en Commission, cette règle se trouve observée, lorsqu'il est procédé par la Commission du lieu où les plus importantes révélations de la tentative de contrebande ont été obtenues et les premières constatations opérées, bien que la saisie n'ait été pratiquée qu'ensuite dans un autre lieu. S'il est rationnel et juste que, sans assimiler les décisions douanières à des décisions judiciaires et sans leur imposer, par conséquent, les formes rigoureuses et sacramentelles prescrites pour la validité des jugements, on doive cependant exiger qu'elles soient revêtues de certaines garanties en ce qui concerne notamment la composition de la Commission chargée de les préparer et prononcer, c'est au cas seulement où il apparaîtrait que, par suite d'erreurs ou négligences commises à cet égard, les droits du prévenu, comme la liberté ou l'efficacité de sa défense, auraient été lésés ou entravés. Le remplacement d'un membre

de la Commission au cours de l'instruction peut, en conséquence, être admis, lorsque, d'après le ou les procès-verbaux antérieurs reposant sur des données assez simples, ce remplacement n'a pas dû entraîner pour le prévenu de conséquences dommageables. Aucun délai de rigueur n'est imposé aux Commissions douanières pour terminer l'instruction et prononcer la décision en matière de contrebande, et le Règlement leur recommande seulement de procéder avec diligence. Il s'ensuit que, si d'une négligence ou d'un retard, il est résulté pour le prévenu la perte d'une garantie, la difficulté ou l'impossibilité de se défendre, ou un dommage quelconque, certain et justifié, la décision peut être critiquée et annulée ; mais, en dehors de ces cas précis, tout grief doit être écarté. La disposition du Règlement qui prescrit d'entendre contradictoirement les prévenus, les saisissants et les témoins à charge ou à décharge, fût-elle obligatoire aussi bien devant la Commission douanière que devant le tribunal en cas d'opposition, doit être interprétée en ce sens que, si l'audition des saisissants est ordonnée, cette audition devra être contradictoire avec le prévenu, et non pas qu'elle sera toujours et invariablement obligatoire. Dès l'instant que la Douane ne juge pas ce témoignage nécessaire pour s'éclairer et que le prévenu, de son côté, ne le requiert pas pour sa défense, cette audition n'est pas nécessaire. — Douanes Egyptiennes c. Spiro Cruscio. — Alexandrie, 7 mars 1894, X, p. 321.

105. Etats-Unis. — *Monnaies étrangères. Evaluation. Recours devant l'administration. Erreur matérielle.* — La valeur des monnaies étrangères, fixée par l'appréciation du directeur de la Monnaie et indiquée par le secrétaire de la Trésorerie, est définitive dans les rapports entre les officiers de la Douane et les importateurs. Aucun recours judiciaire n'est ouvert, à cet égard, au gouvernement ni aux particuliers. Si une erreur matérielle est alléguée soit au point de vue du nombre, soit au point de vue de l'étalon employé, ce n'est pas aux tribunaux, mais à l'administration que l'on peut valablement s'adresser. — Cour supr. des Etats-Unis, 4 mai 1885, I, p. 389.

106. Italie. — *Manifeste du bord. Marchandises chargées. Inscription. Capitaine. Obligation. Bagages des voyageurs. Déclaration verbale.* — Le capitaine est tenu d'inscrire au manifeste du bord à présenter à la Douane toutes les marchandises qui forment l'objet de l'opération commerciale du transport des marchandises et aussi pour quel but elles ont été consignées, mais non celles que le passager emporte avec lui sur le navire en les déclarant comme bagages ; pour celles-ci, il suffit de la déclaration verbale de ce passager.— Bassi, cap. Mitis et Cozzi c. Douane. — Cassation, Rome, 7 janvier 1893, VIII, p. 610.

107. *Déchargement. Manifeste. Vérification par la Douane. Retard. Affréteur. Surestaries.* — Les surestaries sont dues par l'affréteur, même lorsqu'elles proviennent de ce que, par le fait du retard apporté à la vérification du manifeste de la cargaison à la Douane, celle-ci n'a pas pu délivrer le laissez-passer pour le départ du navire dès le déchargement opéré. — Maison Filipponi c. Liceti. — Gênes, 15 décembre 1893, II, p. 783.

108. Suède. — *Importation illégale. Manifeste. Consul suédois. Signature. Déclaration en Douane.* — Le capitaine, qui ne peut présenter au port de déchargement le manifeste signé au port d'embarquement par le consul suédois, n'est pas coupable d'importation illégale, du moment qu'il a fait, à son arrivée, une déclaration à la Douane. — Douane c. cap. Persson. — Cour supr. de Suède, 26 septembre 1890, VII, p. 191.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Chargeur. Charte-partie, Compétence, Connaissement, Copropriétaire de navire, Courtier maritime, Fin de non-recevoir. Fret, Guatemala, Importation, Italie, Mandat, Navigation, Prescription, Privilège, Russie, Starie, Suez, Surestaries.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Açores, 40.
Agent, 83.
Algérie, 64 et s.
Amende, 75, 76.
Armateur, 79 et s.
Arrimage, 71 et s.
Avances, 82.
Avitaillement, 7.
Bagages, 105.
Bateau-porteur, 101.
Blés, 60, 71.
Canal de Suez, 8, 101.
Canot, 101.
Caution, 5, 73, 74.
Charbon, 19.
Cigares, 15.
Ciment, 21.
Cobalt, 65, 68.

Colis postal, 78.
Colonies, 67.
Commissionnaire, 84, 97.
Compétence, 85 et s.
Congo, 43.
Connaissement, 49, 50, 83.
Consul, 107.
Contravention, 72, 79, 85, 87.
Contrebande, 77.
Cuba, 18.
Déclaration, 59, 79 et s., 83, 84, 92 et s.
Double droit, 56, 76.
Drawback, 29.
Droit de phare, 39, 54.
Droit de quai, 9, 63 et s.
Droit de sortie, 43.
Droit de tonnage, 9, 41.
Droits sanitaires, 2, 3.
Entrepôt, 69, 93, 98.
Escale, 63.
Etat, 98.
Etranger, 63, 104.
Expertise, 6, 70, 89 et s.
Exportation, 32, 46.
Facture, 36, 38, 51.
Facture consulaire, 76.
Fausse déclaration, 68 et s.
Fiume, 11.
Franchise, 18, 21, 62.
Fruits, 50.
Fûts, 21.
Gabès, 55.
Grenier, 71 et s.
Guardia, 19.
Guatemala, 24.
Hambourg, 10.
Hypothèque, 5.
Importation, 17, 19, 27, 33, 34, 37, 44, 48, 102, 108.
Jauge, 3, 4, 42.
Légumes, 50.
Libau, 52.
Madère, 40.
Magasin, 23, 93.
Mainlevée, 70.
Mandat, 81, 83.
Manifeste, 35, 56, 71 et s., 76, 87, 106 et s.
Marine marchande, 1.
Monnaies, 105.
Navire de plaisance, 7.
Nullité, 92.
Octroi de mer, 67.
Pêche, 88.
Pétrole, 13.
Philippines, 28.
Poids, 60, 71.
Port-Bou, 16.
Port de la Manche, 2, 3.
Porto, 44.
Porto-Rico, 18.
Prescription, 51, 94.
Privilège, 58.
Procès-verbal, 70, 88, 89.
Quittance, 51.
Receveur, 5.
Rétention, 62.
Réunion, 67.
Roti, 17.
Sacs, 60, 71.
Saint-Pierre et Miquelon, 9, 88.
Saisie, 79, 85, 93.
San-Francisco, 24.
Service postal, 79.
Signature, 108.
Solidarité, 87.
Spiritueux, 16.
Subrogation, 74.
Sucres, 13, 29.
Surestaries, 6.
Tabacs, 15.
Tarif, 12, 47, 48.
Timbrage, 51.
Transbordement, 61, 95.
Tonne, 96.
Transit, 14.
Vente, 98.
Villajogosa, 17.
Vins, 89.
Visa, 38.
Zollverein, 10.

DRAGUE. — Voir : *Abordage maritime*.

DROIT COMMERCIAL.

1. Congrès international de Bruxelles. Organisation. — IV, p. 222.

DROIT MARITIME.

1. Congrès de Bruxelles. Rapport (M. Jacobs). — IV, p. 348.

2. Italie.— Congrès international de droit maritime de Gênes (M. Desjardins).— VI, p. 512; VIII, p. 445.

3. Histoire du droit maritime. Questions posées au congrès de droit maritime de Gênes. — VII, p. 383.

4. Droit maritime public. Questions posées au congrès de droit maritime de Gênes. — VII, p. 383.

E

ECHANTILLON. — Voir : *Vente*.

ECHAUFFEMENT. — Voir : *Avarie commune, Capitaine*.

ECHELLE. — Voir : *Capitaine, Navire*.

ECHOUEMENT.

CHAPITRE I
Législation.

1. Echouement volontaire. Défaut d'avarie commune. Règles d'York et d'Anvers. — I, p. 83.

2. Echouement volontaire. Avarie commune. Règles d'York et d'Anvers. — VI, p. 341.

3. Roumanie. — Mesures prises par la Commission Européenne du Danube pour prévenir les échouements. — VIII, p. 492.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

4. France. — *Sucre. Déficit. Perte d'une partie de la marchandise. Fret. Répétition.*— Si, par suite d'un échouement, une quantité de sucre s'est fondue au contact de l'eau

de la mer, le déficit doit être considéré non pas comme une avarie, mais comme une véritable perte d'une partie de la marchandise. En conséquence, le fret et les frais payés pour la quantité périe peuvent être répétés. — Raffineries de Saint-Louis c. Savon frères. — Marseille, 26 juin 1889, V, p. 243.

5. *Chaland. Avaries aux ouvrages d'un port. Abandon impossible.* — L'article 216 du Code de commerce, en vertu duquel le propriétaire d'un navire échoué ou qui a causé des avaries aux ouvrages d'un port peut se libérer envers l'Etat de toute dispense d'extraction et de tous dommages-intérêts par l'abandon du navire et du fret, ne saurait être appliqué au propriétaire d'un chaland affecté au transport de boues extraites à la drague et échoué dans un port. — Serrure c. Etat. — Cons. d'Etat, 22 janvier 1892, IX, p. 459.

6. *Absence de péril. Remorqueur. Assistance. Indemnité proportionnelle.* — Lorsqu'un navire, s'étant échoué par un temps calme, se trouve dans une situation qui n'a rien de périlleux, mais telle qu'il ne peut continuer sa route par ses propres moyens, l'aide que lui donne un remorqueur pour se renflouer, sans courir aucun danger, ne saurait être considérée comme un sauvetage, mais comme une simple assistance, donnant lieu seulement à une indemnité proportionnelle au service rendu et aux difficultés de l'opération. — Société de Remorquage c. Cie Française de l'Afrique Occidentale. — Marseille, 19 juin 1894, X, p. 87.

7. *Impossibilité de renflouement. Remorqueur. Secours. Indemnité proportionnelle.* — Ne constitue pas un simple remorquage le secours donné par deux remorqueurs à un vapeur échoué, qui avait vainement essayé de se renflouer par les efforts de sa machine. Il y a donc lieu, dans ce cas, d'allouer aux deux remorqueurs une indemnité proportionnelle au service rendu. — Société de Remorquage c. Cie de Navigation Mixte. — Marseille, 13 novembre 1893, IX, p. 748.

8. *Position critique. Remorqueur. Convention léonine. Nullité.* — Lorsqu'un navire s'étant échoué par un temps sombre, le tuyau de conduite de la vapeur s'étant rompu et une voie d'eau s'étant déclarée dans la chambre de la machine, le capitaine de ce navire a traité avec le capitaine d'un remorqueur pour recevoir de lui secours et assistance, cette double circonstance, que le sauveteur a stipulé un salaire hors de proportion avec les dépenses à exposer et les risques à courir et que l'écrit passé pour constater cette stipulation trahit une précipitation déloyale de la part du sauveteur à convenir du prix, doit suffire à faire considérer le consentement comme entaché de violence dans le sens de l'article 1112 du Code civil et la convention comme dépourvue d'effet. — Société générale des Remorquages des ports de Marseille c. cap. Spain. — Aix, 19 avril 1893, IX, p. 185.

9. *Abordage hors la zone de navigation. Ininterruption du mouvement. Règlement de 1884. Inapplication.* — Le navire échoué, dont la machine n'a pas cessé d'être en action, n'est pas soumis aux exigences de l'article 5 du Règlement de 1884. Il ne peut donc être rendu responsable des conséquences de l'abordage qu'on lui impute en vertu de ce Règlement, s'il avait ses feux de position allumés lors de l'accident et s'il avait fait entendre les signaux phoniques réglementaires, alors surtout que l'échouement a eu lieu en dehors de la zone de navigation. En ce cas, et si aucune autre faute n'est reprochée à ce navire, alors qu'une faute est établie à l'encontre du navire sinistré, ce dernier doit supporter intégralement les conséquences de l'abordage. — Cap. Palmgren c. st. « Ranée ». — Hâvre, 20 décembre 1892, VIII, p. 350.

10. *Abordage. Voie d'eau se manifestant plusieurs jours après. Conséquence.* — La voie d'eau qui ne s'est manifestée que plusieurs jours après l'abordage et l'échouement du navire doit néanmoins être considérée comme une conséquence de cet échouement, lorsque, d'une part, le rapport de mer implique cette conséquence et que, d'autre part, le contraire n'est pas formellement établi. — Cap. Leret et Lenormand c. cap. Laming et Watson. — Hâvre, 18 septembre 1889, V, p. 372.

11. *Echouement volontaire. Rapport de mer. Force probante.* — Le rapport de mer, qui satisfait aux pres-

criptions de la loi, fait foi de son contenu jusqu'à preuve contraire. Spécialement, il en est ainsi du rapport de mer régulier constatant un échouement volontairement produit en vue d'éviter un abordage, alors même que ce rapport ne mentionne ni le nom, ni le tonnage du navire abordeur, si la brume et la nuit, qui régnaient au moment de l'échouement, justifient cette omission. — Banque de consignation c. Clarke et Serirce. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 22.

12. *Risque d'enlisage. Assistance. Contrat. Péril imminent.* — L'état d'un navire échoué sur une plage de sable où il court le risque de s'enliser et de se perdre, constitue un péril grave, mais non imminent, exposant la vie du capitaine et de ses hommes. — Cap. Heckscher c. cap. Roy. — Marseille, 21 juillet 1891, VII, p. 162.

13. *Abordage. Suite directe. Avarie particulière. Caractère permanent.* — Les avaries particulières résultant d'un abordage conservent le caractère d'avaries particulières jusqu'à l'échouement, quand cet échouement est la conséquence forcée de l'abordage. — Cie d'assurances La Foncière c. Guien ès-qualités. — Aix, 12 décembre 1889, V, p. 483.

14. *Cas fortuit. Avarie particulière.* — L'échouement qui est le résultat d'un cas fortuit ou de la faute du capitaine constitue une avarie particulière. Tous les actes qui sont la suite imminente et directe de cet échouement, notamment les sacrifices volontaires effectués pour la remise à flot du navire, ont le caractère d'avaries particulières. — Génestal et Delzons c. cap. Moore. — Rouen, 15 juillet 1889, V, p. 337.

15. *Echouement volontaire. Frais d'allègement. Avarie commune. Marchandise débarquée. Non-contribution.* — Lorsque, pour éviter un abordage, le capitaine fait échouer volontairement le navire, les frais faits pour l'alléger après l'échouement et tous les autres frais de l'opération consécutive à l'échouement doivent être classés en avaries communes. Mais, si une partie de la marchandise avait été antérieurement débarquée, cette partie ne doit pas entrer dans le calcul de la part contributive de la marchandise, laquelle part doit être seulement calculée sur la portion qui se trouvait à bord lors de l'échouement. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 22.

16. *Déchargement. Allègement. Règles d'York et d'Anvers. Avarie commune.* — Les règles d'York et d'Anvers de 1890 ne reproduisant pas la distinction faite par le Code de commerce français, entre l'échouement volontaire et l'échouement fortuit, il y a lieu, au cas où un navire est échoué et où, pour le renflouer, le chargement, le charbon des soutes et les provisions du navire ou l'un d'eux sont déchargés, d'admettre en avaries communes les dépenses d'allègement, location d'allège et frais de réembarquement s'il y en a d'encourus, ainsi que la perte et le dommage en résultant. — Waller c. Stephens et Manson. — Rouen, 12 août 1891, VII, p. 143 ; 14 décembre 1891, VII, p. 686.

17. *Avarie particulière. Transformation.* — L'avarie particulière, cause initiale du danger, se transforme en avarie commune lorsqu'un péril imminent, menaçant le navire et la cargaison, le capitaine prend des mesures volontaires (en l'espèce, fait échouer le navire) en vue du salut commun. — Cap. Barret c. Trystam et Cie. — Douai, 14 décembre 1893, IX, p. 716.

18. *Avarie particulière. Transformation. Jet à la mer. Débarquement. Manquants.* — Lorsqu'après l'échouement fortuit d'un navire, qui constitue une avarie particulière, le capitaine, pour parer à un danger imminent, a fait jeter une partie de la cargaison à la mer dans l'intérêt commun et s'est fait remorquer dans un port où, pour faire ses réparations, il a dû opérer le débarquement de la cargaison restée à bord, les manquants résultant du jet et les avaries causées par le débarquement des marchandises sont avaries communes et ne sauraient être mis à la charge du capitaine. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

19. *Avarie particulière. Transformation. Conséquences directes et indirectes. Abordage. Renflouement.* — Les conséquences directes ou indirectes d'une avarie particulière à l'origine, en l'espèce un échouement, peuvent être classées en avarie commune, à la seule condition qu'elles aient eu lieu volontairement pour le bien et le

salut commun. Spécialement, l'abordage fortuit survenu entre un navire échoué et le navire qui cherchait à le renflouer est la conséquence directe du concours donné à ce navire. Les dépenses, réparations et surestaries qui sont la suite de cet abordage doivent donc être admises en avarie commune. — Société d'exportation des volailles et autres c. cap. Whyte. — Aix, 6 août 1892, VIII, p. 55.

20. *Avarie. Dépenses pour le salut commun. Transformation.* — Bien que le caractère primordial de l'événement en détermine généralement les conséquences, il n'en est pas cependant ainsi lorsqu'il s'agit de dépenses faites à la suite d'un échouement fortuit pour le salut commun du navire et de la cargaison. — Lefebvre et fils c. cap. Dour. — Hâvre, 2 décembre 1890, VI, p. 437.

21. *Jet à la mer. Contravention. Force majeure.* — Lorsqu'un capitaine justifie qu'il s'est vu dans l'obligation de jeter par-dessus bord la moitié de sa cargaison, pour sauver son navire, qui se trouvait, par suite d'un échouement sur la côte, dans une situation périlleuse, il ne commet pas de contravention à l'art. 2, titre VII, livre IV, de l'ordonnance de 1681, alors même que la marchandise sacrifiée constituerait un écueil pour la navigation, les circonstances dans lesquelles il s'est trouvé l'autorisant à se retrancher derrière un cas de force majeure. — Ministère public c. Gouedel. — Cons. de préfecture du Pas-de-Calais, 19 juillet 1890, VI, p. 456.

22. *Pleine mer. Contravention de voirie maritime. Non-lieu.* — Lorsque l'échouement d'un navire a eu lieu près d'un port, mais à un endroit qui ne peut pas être considéré comme une dépendance de ce port et qui ne fait pas davantage partie du rivage de la mer, le fait, par le propriétaire, de n'avoir pas obtempéré à la mise en demeure de procéder à l'enlèvement de ce navire, ne constitue pas une contravention de voirie maritime. — Flornoy. — Conseil d'Etat, 11 juin 1886, II, p. 141.

23. ANGLETERRE. — *Assistance. Risque de perte totale. Indemnité.* — Lorsqu'un navire échoué est renfloué par un autre dans des conditions telles qu'il eût péri faute de secours, il a droit à une indemnité qui doit être calculée d'après l'importance du service rendu et la gravité du péril. — Haute-Cour de justice, 17 février 1890, V, p. 684.

24. *Navire échoué. Surveillance. Indemnité.* — Le navire qui reste en surveillance toute une nuit auprès d'un navire échoué et en danger n'a droit à une indemnité que si ce service lui a été demandé par le navire en péril. — Cour de passage de Liverpool, 2 novembre 1890, VI, p. 465.

25. *Agent de l'armateur. Service extraordinaire au navire. Indemnité.* — L'armateur qui rend des services extraordinaires à son navire échoué et à la cargaison a droit à une rémunération, car on ne peut considérer ces services extraordinaires comme l'exécution pure et simple des obligations résultant pour lui du contrat d'affrètement. Et, s'il résulte des circonstances que l'armateur, au lieu de rendre lui-même ces services extraordinaires, les a fait rendre par son agent, la rémunération due à ce dernier doit être supportée par l'ensemble des intéressés. — Rose et Purves c. Banque d'Australasie. — Chambre des Lords, 29 mars 1894, X, p. 289.

26. *Clause d'exonération. Ouverture inopportune des soupapes. Exclusion. Echouement postérieur.* — Lorsque la clause d'exonération stipule que l'armateur reste garant des défauts d'arrimage, ouverture inopportune des soupapes, etc., sauf les cas d'abordage, incendie ou échouement, sa responsabilité ne s'applique pas à l'avarie causée par une ouverture inopportune de soupape, si, ensuite, et pour obvier au danger, le capitaine a dû échouer son navire, quoique cet échouement soit postérieur à l'avarie causée par l'ouverture de la soupape. — Tralotti et Cie c. Turnbull Scott et Cie. — Haute-Cour de justice, 22 août 1893, IX, p. 531.

27. *Assurance « franc d'avarie, sauf échouement ». Echouement après débarquement ou transbordement.* — Avec la clause « franc d'avarie sauf échouement », l'échouement s'entend de celui qui survient pendant que les marchandises assurées sont à bord. En conséquence, si le navire n'échoue qu'après débarquement ou transbordement des marchandises, l'assureur n'a rien à payer. — Blackwood Brigson et Cie c. British and Foreign

Marine Insurance Cy. — Haute-Cour de justice, 31 mai 1893, IX, p. 64.

28. *Réparations supérieures à la valeur d'assurance. Délaissement.* — Quand les réparations à effectuer à un navire échoué dépassent sa valeur d'assurance, il y a lieu à délaissement pour perte totale par interprétation, d'après la loi anglaise. — Hine Brothers c. Boulton. — Haute-Cour de justice, 22 et 23 mai 1894, X, p. 298.

29. BELGIQUE. — *Offre de renflouement. Indemnité de sauvetage. Non-lieu.* — La société de remorquage, dont les remorqueurs se sont bornés à offrir leurs services pour renflouer un navire échoué et à se tenir à sa disposition malgré l'absence de danger, ne saurait avoir droit à l'indemnité correspondante à un sauvetage effectif. — Société de remorquage c. cap. Grant et Simpson. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 262.

30. *Relèvement d'office. Travaux exécutés par l'Etat.* — Lorsqu'en vertu de l'art. 102 du Règlement des voies navigables administrées par l'Etat, du 1er mai 1889, en cas d'urgence, le fonctionnaire préposé à la surveillance fait d'office les travaux de relèvement d'un bateau échoué, l'Etat agit en qualité de mandataire, et, en vertu de l'art. 1999 du C. civ., les dépenses doivent lui être remboursées. — Etat Belge c. Hecq. — Charleroi, 20 février 1891, VI, p. 578.

31. *Assurance par navire à désigner. Echouement avant désignation. Application.* — L'échouement du navire assuré avant même sa désignation aux assureurs ne s'oppose pas à l'application qui lui a été faite de l'assurance contractée, s'il est vérifié que cette application n'a été entachée d'aucune fraude et répond bien au risque couvert. — Landmesser c. Dusseldorfer Allgemeine Versicherungsgesllschaft für See, Fluss und Landtransport. — Bruxelles, 20 novembre 1893, IX, p. 600.

32. ECHELLES DU LEVANT. — *Abordage. Suite directe. Avarie particulière. Caractère permanent.* — Les avaries particulières résultant d'un abordage conservent le caractère d'avaries particulières jusqu'à l'échouement, quand cet échouement est la conséquence forcée de l'abordage. — Guien ès-qualités c. Cie d'assurances La Foncière. — Trib. cons. de Constantinople, 17 mai 1889, V, p. 275.

33. *Sauvetage. Frais généraux. Objets sauvés. Contribution.* — Lorsque l'échouement met en péril la cargaison tout entière, chacun des objets sauvés doit contribuer aux frais généraux de sauvetage dans la proportion de sa valeur, sans qu'il y ait lieu de distinguer à quel moment et par quels procédés tel ou tel objet a pu être sauvé. — Guien ès-qualités c. Cie d'assurances La Foncière. — Ibid.

34. EGYPTE. — *Frais de renflouement. Avarie particulière au navire.* — Les frais faits pour remettre à flot un navire échoué, n'ayant pu être dépensés, en aucun cas, dans l'intérêt exclusif de la cargaison, ne sauraient constituer une avarie particulière à la charge de celle-ci, alors surtout que, d'après la charte-partie, le navire et le chargement devaient supporter chacun ses propres avaries. — Chandras c. Ahmed Roustoun et Cie et consorts. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

35. *Frais de renflouement. Avarie commune. Conditions. Dépositions devant le consul. Preuve insuffisante.* — Les frais de renflouement d'un navire fortuitement échoué ne pourraient constituer une avarie commune que s'il est établi qu'ils ont été faits en cas de danger, après délibération motivée et pour le salut commun. Cette preuve ne peut résulter de simples dépositions, même assermentées, du capitaine et de l'équipage devant leur consulat au port de déchargement. — Chandras c. Ahmed Rous-toun et Cie et consorts. — Ibid.

36. *Canal de Suez. Bâtiment échoué. Navire en route. Absence de péril imminent.* — L'échouage d'un bâtiment dans le canal de Suez ne constitue pas un événement extraordinaire de nature à surprendre et à mettre en péril subit les navires qui suivent. — Cie Nationale c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

37. ETATS-UNIS. — *Sauvetage. Indemnité. Fixation.* — Le sauveteur qui a tiré un navire d'une position dangereuse a droit à une indemnité de sauvetage proportionnelle à la valeur du navire sauveté et aux risques

courrus pour le sauvetage. — C. de District de Connecticut, 24 janvier 1891, VII, p. 454.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Connaissement, Jet à la mer, Naufrage, Sauvetage, Voirie.*

ECLUSE. — Voir : *Pilotage.*

EFFET DE COMMERCE.

1. FRANCE. — *Capitaine. Billet à ordre. Aval. Obligation personnelle.* —Le capitaine du navire, qui souscrit un billet à ordre pour fournitures faites à son navire et qui avalise cet effet en son nom personnel, s'oblige personnellement à la dette. — Cap. Savaldelli c. Guirfa et Primanesi. — Hâvre, 7 avril 1886, II, p. 314.

EGYPTE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx).— IV, p. 381.
2. Décret modifiant le décret du 3 janvier 1881 sur le fonctionnement du Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire. — IX, p. 104.
3. Marchandises en transit sur le territoire égyptien par les chemins de fer de l'Etat. Abolition du droit. Règlement relatif à ces marchandises. (Décret du 9 août 1887).— III, p. 511.
4. Régime douanier des cigares et des tabacs. (Décret du 30 janvier 1888). — III, p. 793.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

5. *Canal de Suez. Gouvernement égyptien. Droits. Ligne douanière.* — Si, en autorisant la Compagnie universelle du canal de Suez à faire construire le canal et à en retirer le profit pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, le gouvernement égyptien a concédé le passage libre dans ledit canal pour les bâtiments maritimes de toutes les nations, il résulte, du moins, des actes de concessions et des différents traités intervenus à cet égard, que le même gouvernement a conservé tous les droits qui lui appartenaient comme autorité locale, et que le canal de Suez doit être considéré comme compris non seulement dans dans le territoire égyptien, mais aussi dans la ligne douanière de ce pays. — Douanes Egyptiennes c. Cie de Suez. — Trib. et cour d'Alexandrie, 18 mai 1886; 9 février 1887, II, p. 204 et 727.

EMBARQUEMENT.

1. FRANCE. — Embarquement des marins français sur les navires étrangers. Frais de retour (Circ. du 5 mai 1885. — I, p. 195.
2. Embarquement des marins. Permis. Nouveaux modèles. Permis de séjour. Suppression (Circ., du 16 déc. 1885). — II, p. 228.

Voir aussi : *Fret.*

EMIGRATION.

CHAPITRE I
Législation.

1. ETATS-UNIS. — Loi américaine sur le transport des émigrants (3 août 1882). — II, p. 508, 757.
2. SUÈDE. — Emigrants. Transport (Ordonnance royale du 4 juin 1884). — II, p. 113.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

3. FRANCE.—*Société. Défaut d'autorisation. Nullité.*— Doit être considéré comme inexistant, comme fait sans cause, le contrat d'association entre une personne bailleur de fonds et un individu qui prétend être agent d'émigration, alors qu'il est certain qu'au moment du contrat le prétendu agent d'émigration n'avait pas encore obtenu l'autorisation du gouvernement français. Il en est ainsi encore que sa demande d'investiture, d'abord rejetée par le gouvernement, ait été ensuite accueillie, mais avec un cautionnement plus élevé que celui indiqué dans le contrat d'association. En pareil cas, il est inutile de faire prononcer par le juge la nullité de l'association. La partie qui a contracté avec le prétendu agent d'émigration peut, à raison de l'existence du contrat, se refuser purement et simplement à

exécuter ses obligations. — Tourné c. Brunetière. — Bordeaux, 29 avril 1891, VII, p. 19.

4. *Agent. Engagement. Pouvoir authentique. Absence. Contravention.* — Contrevient à la loi du 18 juillet 1860 sur l'émigration celui qui, sans avoir reçu le pouvoir authentique prescrit par l'art. 4 du décret du 9 mars 1861, reçoit des engagements d'émigrants pour le compte d'un agent d'émigration. — Ministère public c. Muntz. — Paris, 13 mars 1891, VI, p. 700.

5. *Débarquement sur l'ordre des autorités. Emigrants débarqués. Indemnité. Délai.* — Lorsque, sur l'ordre des autorités, un certain nombre d'émigrants ont été débarqués avant le départ du navire destiné à les transporter, soit à cause du mauvais aménagement de ce navire, soit à cause de l'insuffisance et de la mauvaise qualité des vivres, l'agent d'émigration doit payer à ces émigrants une indemnité de séjour à terre fixée par la loi ; il doit aussi leur rembourser les sommes versées par eux et les autres frais par eux faits, si, dans les dix jours qui suivent l'époque fixée pour le départ du navire, il n'a pas pourvu à leur embarquement dans les conditions du contrat. A défaut, ledit agent contrevient aux dispositions des articles 7 et 10 de la loi du 18 juillet 1860, contravention qui le rend passible des peines édictées par l'article 471, nº 15, du Code pénal. — Soleiman Khovri et consorts c. Depas et Strauss. — Marseille, 15 mars 1887, III, p. 54.

6. *Indemnités. Compétence des tribunaux ordinaires. Ministre du commerce. Restriction.* — Le ministre du commerce n'est compétent, pour le règlement et la liquidation des indemnités qui peuvent être dues aux émigrants, que dans le cas où les difficultés sont survenues depuis le départ du navire et à propos des émigrants ayant pris place à bord. Mais, lorsque les difficultés ont surgi avant le départ du navire et que les émigrants, à l'occasion desquels ces difficultés ont lieu, sont restés à terre, la compétence exceptionnelle du ministre disparaît, et celle des tribunaux ordinaires reprend son empire. — Soleiman Khovri c. Depas et Strauss. — Marseille, 15 mars 1887, III, p. 54.

7. *Embarquement d'émigrants à l'étranger. Affrètement en Angleterre. Armateur anglais.* — Lorsqu'un navire est affrété pour embarquer des émigrants dans un port français ou espagnol, il doit être muni des aménagements prescrits à cet égard par les lois françaises ou espagnoles. A défaut, et lorsque des difficultés ont été soulevées par l'autorité sanitaire aux ports d'embarquement ou d'escale, c'est à l'armateur qu'incombe la responsabilité. Il en est ainsi même si ledit armateur est de nationalité anglaise, si l'affrètement a été conclu en Angleterre et si les installations nécessitées par la destination spéciale du navire devaient être faites également dans un port anglais. L'armateur ne saurait, en effet, invoquer son ignorance des lois françaises ou espagnoles, alors que les prescriptions de la loi anglaise sur le transport des émigrants sont encore plus rigoureuses que celles de ces dernières lois. — Strauss. c. cap. Thompson. — Aix, 9 juillet 1887, III, p. 177. — *Contrà* : Marseille 3 mars 1887, II, p. 701.

8. ITALIE. — *Contrat entre émigrants et agents d'émigration. Contrat d'affrètement. Distinction.* — Le contrat intervenu entre les émigrants et les agents d'émigration, conformément à la loi du 30 décembre 1888, est bien distinct du contrat d'affrètement conclu avec l'armateur du navire. Les agents d'émigration ne sont que de simples intermédiaires entre les émigrants et les entrepreneurs de transport. — Terta, Altobelli et autres c. Holme et Henderson frères. — Naples, 29 août 1894, X, p. 646.

9. *Agent. Retard. Séjour des émigrants. Nourriture.* — L'agent d'émigration qui a convoqué les émigrants au port d'embarquement pour une date déterminée, doit à ces émigrants, au cas où le voyage se trouve retardé pour une cause quelconque, la nourriture pendant toute la durée de leur séjour imprévu à terre jusqu'au départ du navire. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

10. *Agent. Frais de nourriture des émigrants. Remboursement.* — La compagnie de navigation qui s'est chargée du transport d'émigrants doit rembourser à son représentant

toutes les sommes qu'il a dû dépenser, alors même que des frais supplémentaires seraient occasionnés par un retard qui ne proviendrait pas de sa faute, et qu'elle n'aurait pas indiqué la date du départ comme absolument formelle. — Cie Nationale c. Dehuca.— Ibid.

Voir aussi : *Affrètement, Agent, Compétence.*

ENDOSSEMENT.

Voir : *Assurance maritime, Capitaine, Chargeur, Connaissement, Destinataire, Douane, Faillite, Gage, Lettre de change, Police d'assurance, Prêt à la grosse, Vente, Warrant.*

ENQUÊTE.

1. France. — *Commis de l'agent des vendeurs. Témoignage. Reproche.* — Le commis de l'agent des vendeurs est un témoin reprochable comme n'étant pas un tiers désintéressé. — Saffre et Bonduel c. Ralli. — Dunkerque, 21 juillet 1891, VII, p. 414.

2. Angleterre. — *Commission rogatoire. Témoins à l'étranger.* — Un tribunal peut ordonner l'envoi d'une commission rogatoire pour entendre des témoins à l'étranger quand il trouve que les renseignements que fourniront ces témoins sont utiles, et qu'il coûterait trop cher de les faire venir en Angleterre. — Coch c. Allcock et Cie. — Cour sup. de judic., 21 juin 1888, IV, p. 449.

3. Belgique. — *Simples notes. Non-pertinence.* — Lorsqu'en dehors de ce que les experts ont consigné dans leur rapport, il n'existe au procès aucune constatation régulière des témoignages entendus durant l'expertise, les parties ne peuvent faire état de dépositions dont la teneur n'est ni justifiée ni reconnue (dans l'espèce, sous forme de simples notes). — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

4. Italie. — *Juge délégué. Reproche contre un témoin. Incompétence.* — Le juge délégué à fin d'enquête ne peut statuer régulièrement sur l'incapacité dont on excipe contre une personne à témoigner en justice, mais doit surseoir à l'examen de cette exception, en remettant au tribunal le soin de trancher l'incident (art. 237, 209 du Code de procédure civile). — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres. — Gênes, 23 juin 1893, X, p. 346.

5. Tunisie. — *Abordage. Enquête du parquet. Tribunaux. Liberté d'appréciation.* — La circonstance que le parquet d'une ville a fait procéder à une enquête qui établit la responsabilité exclusive d'un capitaine ne saurait lier le tribunal. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 juin 1889, V, p. 424.

Voir aussi : *Accident, Cassation, Gens de mer.*

ENREGISTREMENT.

1. France. — *Assurance maritime. Contrat à l'étranger. Répertoire. Taxe. Loi du 23 août 1871.* — Les termes des art. 6 et 7 de la loi du 23 août 1871 sont généraux et absolus et s'appliquent à tous les contrats d'assurance maritime passés par des assureurs français, soit que ces contrats soient passés en France par eux-mêmes ou par leurs agents, soit qu'ils soient souscrits à l'étranger pour leur compte par les intermédiaires qu'ils emploient hors de France. En conséquence, les assureurs français, sans distinction entre les assurances terrestres et les assurances maritimes, sont astreints à soumettre aux préposés de l'Enregistrement les répertoires contenant les mentions prescrites par la loi, qu'eux-mêmes aussi bien que les intermédiaires dont ils se servent en France ou à l'étranger sont obligés de tenir. — Enregistrement c. La Foncière.— Cassation, 23 mars 1892, VII, p. 503.

2. Italie. — *Taxes d'enregistrement. Acte d'injonction. Prescription biennale.* — Un acte d'injonction pour taxes contractuelles d'enregistrement n'est pas irrecevable s'il n'est pas précédé de la notification de l'évaluation insuffisante de la dette. Cet acte est donc efficace pour empêcher la prescription biennale dont parle l'article 125 de la loi d'enregistrement. — Palerme, 18 décembre 1891, VII, p. 707.

ENTREPOT.

1. Espagne.— Création d'entrepôts flottants à Cadix pour les charbons de

terre et le coke. (Décret du 29 avril — 1891.) VII, p. 113.

ENTREPRENEUR. — Voir : *Accident, Affréteur, Armateur, Capitaine, Chargement, Déchargement.*

ENVIRON. — Voir : *Affrètement, Fret, Navire.*

ÉPAVE.

1. ANGLETERRE. — *Frais de relèvement. Recours contre l'armateur actuel. Délaissement aux assureurs. Recours contre eux.* — Les autorités qui ont détruit ou relevé l'épave ont pour ces frais recours contre son propriétaire. Mais ce propriétaire est, non pas celui qui possédait le navire au moment du naufrage, mais bien celui qui en était propriétaire au moment où ces frais ont été faits. Et si, aussitôt après le sinistre, l'armateur a abandonné son navire à ses assureurs, c'est contre ceux-ci exclusivement que ce recours doit être dirigé. — The Arrow Shipping Cy c. The Tyne Improvement Commissioners. — Chambre des Lords, 22 juin 1894, X, p. 460.

Voir aussi : *Abandon, Abordage maritime, Etat, Navire, Valeur.*

ÉPIDÉMIE.

1. FRANCE. — *Danger pour le navire et la cargaison. Relâche après délibération. Avarie commune.* — Une maladie épidémique (en l'espèce, le scorbut), survenue à bord et donnant lieu de craindre que, la manœuvre du navire devenant impossible par suite de l'insuffisance des hommes valides, le bâtiment et la cargaison ne soient totalement perdus, autorise l'admission en avarie commune de la relâche décidée par le capitaine après consultation des principaux de l'équipage, alors d'ailleurs qu'on n'établit contre lui aucune faute ayant pu influer sur le développement de la maladie. — Collet, Taverne et fils c. cap. Dakin. — Cassation, 18 juillet 1894, X, p. 159.

2. *Port insalubre. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage. Médecin. Retrait.* — L'armateur a le droit d'expédier et de faire séjourner un navire dans un port quelconque, même insalubre, et ne répond pas de la mort survenue à la suite d'une maladie contractée, dans ce port, par un homme de l'équipage, alors surtout que ce dernier, lors de son engagement, avait connaissance de l'épidémie régnant au lieu de destination. Le capitaine n'engage donc pas sa responsabilité en maintenant dans un port contaminé, pendant le temps strictement nécessité par le déchargement, les hommes indispensables pour cette opération. Il ne l'engage pas davantage en retirant le médecin du bord pour lui faire suivre ailleurs le gros de l'équipage, s'il est constant que cette mesure était nécessitée par les circonstances et s'il n'est nullement établi qu'elle ait été la cause directe et certaine de la mort de la victime. — Cie des Chargeurs-Réunis c. Vve Garrigue. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

Voir aussi : *Avarie commune, Capitaine, Gens de mer, Port, Relâche.*

EQUATEUR.

1. Traité de commerce et de navigation avec la France. — IV, p. 106.

2. Liberté du cabotage sur les côtes occidentales de la République (Décret du 6 septembre 1888).— IV, p. 613.

EQUIPAGE.

1. SUÈDE. — *Rapatriement. Avances faites par l'Etat. Armateur. Remboursement.* — Le consul suédois qui a avancé à l'armateur-gérant d'un navire perdu à l'étranger les frais nécessaires à l'entretien de son équipage jusqu'à l'engagement de celui-ci sur un autre navire n'a droit à aucun remboursement des avances ainsi faites, du moment que les matelots ont trouvé sur place un navire qui les a ramenés, sans frais pour l'armateur, jusqu'à un port où ils ont pu s'engager à bord d'un troisième bâtiment. — Rehbinder c. Ingmanson. — Cour supr. de Suède, 27 janvier 1885, I, p. 415.

Voir aussi : *Armateur, Relâche.*

ESCALE. — Voir : *Accident, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Chargement, Char-*

geur, Charte-partie, Connaissement, France, Fret, Gens de mer, Mesures sanitaires, Relâche, Surestaries.

ESCOMPTE.— Voir : *Avarie commune, Lettre de change.*

ESCROQUERIE. — Voir : *Inscription maritime.*

ESPAGNE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Nouveau Code de commerce. — I, p. 560; II, p. 760; III, p. 519; IV, p. 116, 232, 503, 620, 701; V, p. 161, 314.
2. Décret modifiant l'ordonnance sur la visite périodique des navires. — V, p. 153.
3. Création d'entrepôts flottants à Cadix pour les charbons de terre et le coke. (Décret du 29 avril 1890). — VI, p. 113.
4. Paquebots-poste. Manifestes. Mentions.(Décret du 4 octobre 1887). — III, p. 508.
5. Règlement des conditions auxquelles sont soumis les navires ou vapeurs long-courriers qui transportent des passagers. (Ord. Royale du 8 janvier 1890). — V, p. 591.
6. Traité de réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles Espagnoles. — VII, p. 220.
7. Traité de commerce et de navigation avec la Belgique et l'Angleterre. — II, p. 239, 240.
8. Douane. Guardia. Importations. (Ordre royal du 15 mars 1886). — II, p. 113.
9. Douane. Provenances de Cuba, Porto-Rico et des Philippines. Franchise. (Décr. du 5 octobre 1886). — II, p. 503.
10. Douane. Ouverture de la Douane de Port-Bou à l'importation des boissons spiritueuses. (Ordre royal du 17 avril 1893). — IX, p. 424.
11. Droits de pilotage à Mahon. Tarif. (Acte du 27 juillet 1886). — II, p. 371.
12. Pêche dans la Bidassoa. Conv. avec la France (18 février 1886). — II, p. 503.
13. Port de Barcelone. Droits de pilotage et d'amarrage. (Ordon. roy. du 31 mai 1886).— II, p. 499.
14. Port de Rota. Pêche du thon. Douane de Villajogosa ouverte à l'importation de certains produits étrangers. (Odr. royal des 18 avril, 17 juillet 1886.— II, p. 245.
15. Sucre. Régime. (Décret du 15 mai 1892). — VIII, p. 194.
16. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx).— IV, p. 497.

CHAPITRE II
Doctrine.

17. Abordage. Saisie conservatoire du navire abordeur, impossible. Lacune (M. Autran). — II, p. 225.

Voir aussi : *Abordage maritime, Douane, Traité.*

ETAT.

1. France. — *Ponton. Abordage. Responsabilité.* — L'Etat est responsable des avaries causées à un bâtiment par un abordage ayant pour cause la faute du capitaine commandant un ponton. Mais cette indemnité ne doit pas comprendre le préjudice résultant de ce que le navire est resté dans le port où avait eu lieu l'accident au delà du temps nécessaire pour constater et réparer les avaries. — Johnsen c. Ministre des travaux publics. — Conseil d'Etat, 2 mai 1890, VII, p. 281.
2. Belgique. — *Port de mer. Création d'écluses. Autorité publique. Manœuvres. Préposés.* — L'Etat agit comme autorité publique lorsqu'il décrète la création des écluses d'un port de mer et les époques de leur fonctionnement, en s'inspirant des besoins généraux de la navigation ou des nécessités soit de l'assèchement, soit de l'alimentation du pays. Il n'agit pas comme autorité publique, mais comme personne civile, lorsqu'il fait exécuter les manœuvres de ces écluses. — Société d'assurances d'armateurs pour le Remorquage c. Etat Belge. — Bruxelles, 27 décembre 1889, V, p. 688.

Voir aussi : *Abandon, Abordage, Avarie, Echouement, Navigation, Navire.*

ETATS-UNIS.

CHAPITTE I

Législation.

1. Congrès international de Washington. — VI, p. 222.

2. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx).— IV, p. 498.

3. Loi sur la navigation, les navires, les connaissements et sur certaines obligations, certains droits et devoirs relatifs au transport des marchandises. — VIII, p. 632.

4. Loi sur l'assistance en mer (4 décembre 1890). — VI, p. 267.

5. Loi du 15 février 1893 relative aux quarantaines. — VIII, p. 631.

6. Loi sur le transport des passagers par mer (3 août 1882). — II, p. 508, 757.

7. Acte du 3 mars 1893, destiné à renforcer les lois des Etats-Unis sur l'immigration et le travail à l'entreprise. — IX, p. 424.

8. Traité de réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles espagnoles. — VII, p. 220.

9. Circulaire. Exemption de droits pour les couleurs destinées à peindre les navires au long cours. — I, p. 686.

10. Circulaires interprétatives de la Trésorerie. — I, p. 210.

11. Nouveau règlement douanier (Bill Mac-Kinley). — VI, p. 113 et 233.

12. Fûts en fer servant au transport du ciment. Droits de Douane. Franchise (Circul. 7829). — II, p. 757.

CHAPITRE II

Doctrine.

13. Des clauses de non-garantie dans les connaissements aux Etats-Unis. — V, p. 150.

ETRANGER.

CHAPITRE I

Législation.

1. France. — Pêche côtière en France et en Algérie. Interdiction (Loi du 1er mars 1888). — IV, p. 492.

2. Pêche côtière. Bateaux étrangers. Mer territoriale française. Police de la navigation (Décret des 19-22 août 1888). — IV, p. 495.

CHAPITRE II

Doctrine.

3. France. — Navire étranger. Saisie. Transcription et dénonce. Loi française inapplicable (M. Vidal-Naquet). — III, p. 504.

CHAPITRE III

Jurisprudence.

4. France. — *Contrat à l'étranger. Parties étrangères. Loi locale.* — Un contrat passé à l'étranger entre étrangers est régi par la loi du lieu où il est intervenu. — Cie Commerciale Française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

5. *Navire étranger. Affréteur français. Agents des affréteurs. Fournitures de charbons. Clause d'exonération. Absence de privilège.* — Lorsqu'un navire étranger a été, par charte-partie, affrété en totalité et pour un temps déterminé par des affréteurs français, les agents desdits affréteurs à l'étranger, qui, pour leur propre compte ou celui des correspondants ou marchands des affréteurs, ont fait des fournitures au navire, notamment de charbon pour sa machine, sont absolument sans droit ni action contre l'armateur, et, dès lors, ne peuvent prétendre à son encontre à aucun privilège, ni sur le navire, ni sur le fret, ni sur le sous-fret. Vainement prétendraient-ils exercer un tel droit, même en le restreignant au sous-fret ou fret des connaissements, sous prétexte que ce serait grâce à leurs fournitures que le navire aurait pu naviguer et gagner ces frets, si, d'une part, la charte-partie, qu'ils ont connue, spécifie que ces dépenses ou fournitures ne concerneront que les affréteurs, et si, d'autre part, ils se sont remboursés sur les affréteurs seuls, par traites visées par le capitaine, précisément avec cette mention *owners not responsible*: (armateurs non responsables). — Christiansen et Waage c. Bossière et autres. — Hâvre, 12 mai 1891, VII, p. 155.

6. *Armateur étranger. Marchandises chargées à l'étranger pour un port français. Connaissement à ordre. Porteur français. Ordre de la justice étrangère. Inefficacité.* — Après la signature d'un connaissement à ordre, l'armateur devient l'obligé du porteur

et il demeure engagé d'une manière absolue et personnelle, sauf les cas de force majeure, à lui délivrer, au lieu de destination, les marchandises y spécifiées. Un armateur ne saurait se soustraire à cette obligation en opposant qu'il est étranger et qu'il a reçu de la justice de son pays l'ordre de retenir les marchandises réclamées. Notamment, lorsqu'un armateur espagnol a chargé dans un port d'Espagne des marchandises à destination d'un port de France, avec un connaissement à ordre, il ne peut, une fois la marchandise arrivée à destination, la refuser au réclamateur français qui se présente porteur du connaissement, en invoquant les injonctions qu'il aurait reçues de la justice de son pays. Il en est ainsi surtout lorsque ces injonctions se sont produites dans une forme qui n'a aucun caractère régulier vis-à-vis de la justice française, et qu'elles sont intervenues à la suite de contestations qui ne concernent en rien le réclamateur français. — Castan c. Cie Valenciana. — Marseille, 2 septembre 1887, III, p. 322

7. *Police étrangère. Contrat régi par ses clauses.* — Une assurance maritime contractée d'après une police étrangère est régie par les clauses de cette police. — John Jacobs et Cie c. Lloyd Andalous et Lloyd Néerlandais. — Seine, 28 août 1890, VI, p. 269.

8. *Connaissement. «Locus regit actum».* — Deux parties, toutes deux maisons italiennes, signant un connaissement en Italie, se placent l'une et l'autre sous le coup de la règle : « locus regit actum », et il doit être fait application au connaissement de la loi italienne. — Pierce Becker et Ilardi c. Fraccola. — Rouen, 23 avril 1888, IV, p. 31.

9. *Connaissement créé à l'étranger. Loi française.* — La loi francaise est seule applicable aux titres dont l'exécution doit avoir lieu en France, et notamment à un connaissement créé à l'étranger, en ce qui concerne les dispositions des art. 137 et 138 du Code de commerce. — Fils de Giraud c. syndic Danassi. — Marseille, 23 février 1891, VI, p. 693.

10. *Loi étrangère. Application en France. Condition. Respect de l'ordre public. Clause de non-garantie. Inapplication. Incendie.* — La loi étrangère, à laquelle les parties se sont référées dans les contrats, ne doit être appliquée entre Français et étrangers que si son application en France n'est pas contraire à l'ordre public. Spécialement, la clause de non-garantie d'avaries, insérée dans un contrat de transport, ne peut être invoquée en France qu'en tant qu'elle a pour effet de faire supporter par les chargeurs la preuve des fautes du transporteur. Le capitaine ne saurait donc s'en prévaloir pour s'affranchir des suites d'un incendie causé par une imprudence de l'équipage. — Crowley et Little c. Saint frères. — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

11. *Inscrit maritime. Engagement temporaire à l'étranger. Renonciation au bénéfice de la loi française. Nullité.* — L'inscrit maritime français, qui contracte un engagement temporaire à bord d'un navire étranger avec l'autorisation de l'Administration de la Marine, qui a sur lui un droit de tutelle, ne peut renoncer au bénéfice de la loi française en ce qui concerne ses droits et ceux de ses héritiers. — Veuve Pointel c. Cie Thétis et Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 mai 1889, V, p. 227.

12. *Certificat des autorités étrangères. Dol. Absence de valeur.* — Quand il est stipulé dans un contrat de vente, que la qualité de la marchandise sera établie, au moment de son embarquement, par un certificat déterminé, délivré par un courtier et devant faire la loi entre les parties, cette clause s'entend nécessairement en ce sens que la vérification sera sincère et réelle, et le droit de protester contre le dol est toujours réservé à l'acheteur. Est fondée la demande en résiliation avec dommages-intérêts quand la marchandise livrée n'est pas conforme aux termes du marché. Le tribunal du lieu de débarquement de la marchandise peut en ordonner l'expertise, bien qu'il ne soit pas compétent pour connaître du fond du litige. — Lapostolet frères et Certeux c. Bemberg et Cie. — Paris, 20 mai 1887, III, p. 271.

13. *Certificats des autorités étrangères. Légalisation.* — Les certificats délivrés par une autorité étrangère ne peuvent être produits en France comme documents officiels que s'ils

sont légalisés par le consul français. — Allemand c. Administration des Douanes. — Marseille, 4 juin 1887, III, p. 443.

14. *Certificat des capitaines de ports étrangers. Double légalisation.* — Pour que des certificats délivrés par des capitaines de ports étrangers puissent être produits en France comme pièces officielles, il faut que la signature desdits capitaines ait été légalisée par le consul français et que la signature du consul ait été elle-même légalisée par le Ministre des affaires étrangères ou son délégué. — Cie Puglia c. Michalopulo. — Cassation, 1er août 1887, III, p. 263.

15. *Capitaine étranger. Rapport devant le consul. Force probante.* — Le rapport de mer fait par un capitaine étranger devant le consul de sa nation et produit devant les tribunaux français contre des Français, a la même force probante que s'il avait été fait devant un officier public français. — Bugge c. Ange Rossard et fils et Baumal. — Nantes, 28 novembre 1891, VIII, p. 259.

16. *Société étrangère possédant en France des immeubles ou des meubles. Impôt sur le revenu. Mode de calcul.* — La loi du 29 juin 1872, par son article 4, assujettit à la taxe de 3 0/0 le revenu des sociétés étrangères qui possèdent en France des biens meubles et immeubles, alors même que les titres de ces sociétés ne sont pas cotés en France et n'y circulent pas ; l'assiette des droits peut alors porter sur une quotité déterminée du capital social. Les créances qu'une société étrangère acquiert en France peuvent-elles être considérées comme rentrant dans la désignation des biens mobiliers situés en France et soumis à la taxe par l'article 8 du décret du 6 décembre 1872 ? (Question non résolue). — Enregistrement c. Cie d'assurances de Trieste et Venise. — Cassation, 4 mai 1887, III, p. 259.

17. *Société de fait étrangère. Effets des sociétés régulières. Pouvoir des tribunaux.* — Une société irrégulièrement constituée produit, au moins dans le passé, les effets d'une société de fait vis-à-vis des tiers, notamment la solidarité. Les tribunaux français peuvent, du reste, faire produire les effets des sociétés régulières aux sociétés de fait étrangères qui présentent toutes les apparences des sociétés véritables, pour des actes accomplis en France au profit des Français. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English, Italian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et Tweedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

18. *Assurance maritime. Répertoire. Inscription. Taxe. Loi du 23 août 1871.* — Les termes des art. 6 et 7 de la loi du 23 août 1871 sont généraux et absolus et s'appliquent à tous les contrats d'assurance maritime passés par des assureurs français, soit que ces contrats soient passés en France par eux-mêmes ou par leurs agents, soit qu'ils soient souscrits à l'étranger pour leur compte par les intermédiaires qu'ils emploient hors de France. En conséquence, les assureurs français, sans distinction entre les assurances terrestres et les assurances maritimes, sont astreints à soumettre aux préposés de l'Enregistrement les répertoires contenant les mentions prescrites par la loi, qu'eux-mêmes, aussi bien que les intermédiaires dont ils se servent en France ou à l'étranger, sont obligés de tenir. — Enregistrement c. La Foncière. — Cassation, 23 mars 1892, VII, p. 513.

19. *Société commerciale étrangère. Succursale en France. Compétence.* — Une société commerciale étrangère est valablement assignée en France lorsqu'elle y a une succursale. — Cie d'assurances Hambourgeoise-Américaine c. Cie d'assurances générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

20. *Compétence. Art. 14 du C. civ. Application. Limite. Code de procédure.* — Si, aux termes de l'art. 14 du Code civil, l'étranger peut être traduit devant les tribunaux de France pour des obligations contractées en pays étranger, il ne s'ensuit pas que le demandeur puisse à son gré l'assigner devant le tribunal de son propre domicile. On doit, pour déterminer celui des tribunaux français devant lequel l'action doit être portée, suivre les règles du droit commun tracées au Code de procédure civile. — Semencen et faillite Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay. — Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

21. *Obligations contractées à l'étran-*

ger envers un Français. Quasi-délit. Art. 14. — L'étranger peut être traduit devant les tribunaux français à raison des obligations contractées par lui envers un Français même en pays étranger, que ces obligations dérivent d'un contrat, d'un délit ou d'un quasi-délit. Les tribunaux français étant compétents pour connaître de l'action intentée par un Français contre un étranger à raison d'un quasi-délit commis par celui-ci, conformément à l'article 14 du Code civil, c'est la loi française qui doit être appliquée. — Clément c. Suart. — Rouen, 10 août 1892, VIII, p. 36.

22. *Compétence. Art. 14 C. civ. Renonciation.* — La renonciation au bénéfice de l'article 14 du Code civil ne résulte pas de l'échange d'actes extrajudiciaires à l'étranger, ni de la comparution des agents d'une Compagnie devant un tribunal étranger, quand cette comparution a eu lieu sous toutes réserves. — Cie Gén. Transatlantique c. Cie La Véloce. — Nice, 4 janvier; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

23. *Art. 14. Déchéance. Condition. Renonciation.* — Le droit, conféré par l'article 14 du Code civil au Français, d'actionner l'étranger devant un tribunal français, est absolu; et le Français ne peut être déclaré déchu de ce droit qu'autant qu'il y aurait renoncé d'une façon manifeste. — La Véloce c. Cie Gén. Transatlantique. — Paris, 26 janvier 1891, VI, p. 642.

24. *Tribunal étranger. Clause de compétence. Validité.* — L'agent maritime qui signe un connaissement pour le capitaine d'un navire doit être assimilé au capitaine, et il est, par suite, comme lui et à ses lieu et place, responsable des marchandises dont il a signé la reconnaissance. — Lévy c. Morisse et Houston et Cie. — Hâvre, 31 décembre 1888, IV, p. 669.

25. *Police d'assurance. Clause de compétence. Art. 14. Renonciation.* — La clause d'une police d'assurance portant attribution exclusive de compétence au tribunal du lieu où cette police est signée est licite, et implique, lorsqu'une des parties est étrangère et l'autre française, renonciation par celle-ci à l'art. 14 du Code civil. — Mante frères et Borelli c. Cie d'assurances générales de Venise. — Marseille, 19 juillet 1888, IV, p. 172; — Cie Italia c. Waller frères. — Cassation, 13 mars 1889, IV, p. 626.

26. *Français cité à l'étranger. Appel d'un jugement par défaut. Conclusions au fond. Absence de renonciation à l'art. 14.* — Le fait par un Français, cité par un étranger devant un tribunal étranger, de conclure au fond sur l'appel d'un jugement par défaut, portant contre lui condamnation, alors surtout qu'il indique, dans ses conclusions, qu'il ne forme appel que pour empêcher le jugement de devenir définitif, ne saurait créer un contrat judiciaire, portant renonciation, de la part de ce Français, au droit d'actionner l'étranger, à l'occasion du même litige, devant les tribunaux français. — La Véloce c. Cie gén. Transatlantique. — Paris, 26 janvier 1891, VI, p. 642.

27. *Art. 14 du Code civil. Société étrangère. Succursale.* — La faveur de l'article 14 du Code civil, qui permet aux Français d'assigner les étrangers devant les tribunaux de France ou à l'étranger, peut être étendue aux étrangers. Mais cette assimilation ne peut être invoquée par une société étrangère ayant une succursale en France et demanderesse en vertu de contrats n'ayant pas été passés par cette succursale ou dans lesquels cette succursale n'était nullement intéressée. En conséquence, si une banque étrangère, ayant son siège à l'étranger, réclame à une compagnie de navigation étrangère, et dont le siège est aussi à l'étranger, le montant d'avances faites à l'étranger pour les besoins d'un navire de cette compagnie et remboursables à l'étranger, les tribunaux français sont incompétents pour connaître de cette demande. L'existence en France d'une succursale de la banque demanderesse ne saurait faire échec à cette règle, alors que l'opération intéressait exclusivement une autre succursale située à l'étranger et que, si la défenderesse a, elle aussi, des succursales à l'étranger, elle n'en a aucune en France. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213.

28. *Art. 14 du C. civ. Tribunal du domicile du demandeur.* — L'article 14 du Code civil ne permet pas au Français de citer l'étranger devant n'importe quel tribunal français; à

défaut de domicile ou de résidence en France de la part de l'étranger, ce dernier doit être cité devant le tribunal du domicile du demandeur. — Cie Gén. Transatlantique c. Cie La Véloce. — Nice, 4 janvier ; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

29. *Art. 14 du C. civ. Délit ou quasi-délit. Application.* — La règle de compétence, inscrite dans l'art. 14 du C. civil, et qui autorise à traduire un étranger, même non résidant en France, devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées soit en France, soit à l'étranger, envers des Français, est générale et absolue ; elle s'applique non seulement au cas d'une obligation contractuelle, mais aussi d'une obligation dérivant d'un délit ou d'un quasi-délit. Cette règle est applicable spécialement au cas d'une action en responsabilité, dirigée par le capitaine et l'armateur d'un navire étranger, à raison d'un abordage survenu en pleine mer entre les deux navires. — Kendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet frères.— Rennes, 21 décembre 1887, III, p. 675.

30. *Etranger cité en France en vertu de l'art. 14 du C. civ. Loi étrangère. Application.* — L'étranger qui se trouve traduit devant un tribunal français, en vertu de l'art. 14 du C. civil, ne peut se prévaloir de cette circonstance pour exiger que le litige soit jugé d'après la loi française et non d'après la loi de son pays. L'art. 14 du C. civ. déroge, en effet, aux règles de la compétence, mais il n'apporte aucune dérogation à l'application du droit qui doit régir les rapports établis entre Français et étrangers ; il n'impose pas la loi française comme règle de ces rapports ; il ne proscrit pas l'application de la loi étrangère, si cette dernière législation doit servir de règle au litige d'après les principes du droit commun. — Kendrick, Wilson sons et Cie c. Guignon et Tandonnet. — Ibid.

31. *Art.14 du C.civ. Absence d'ordre public. Renonciation tacite. Validité. Police d'assurance.* — L'art. 14 du Code civil n'est pas d'ordre public, et les parties peuvent y renoncer. Cette renonciation peut être tacite : elle résulte suffisamment de la clause d'une police d'assurance qui, sans contenir attribution formelle de juridiction, porte que les droits des parties seront déterminés, conformément aux conditions d'assurances maritimes générales de 1867, établies sur la base du Code de commerce allemand, suivant les avis d'experts dans les principales villes d'Allemagne. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft.— Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

32. *Etranger non admis à domicile. Art.14 du Code civil. Inapplication.* — L'étranger qui n'a pas été autorisé à établir son domicile en France ne peut invoquer l'art. 14 du C. civ., pour attirer un étranger devant un tribunal français. — Strauss c. Workman Clarck et Cie et Cie La Lismore. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

33. *Allemand cité en France. Traité de Francfort.* — L'art. 11 du traité de Francfort ne s'applique qu'aux questions douanières ; et l'étranger allemand cité en France ne peut invoquer le bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée, notamment de la Suisse. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

34. *Capitaine. Signification d'exploit à bord. Intervention du parquet ou du consul. Inutilité.* — Le navire étant réputé le domicile des gens de mer, toutes assignations remises à bord à la personne assignée sont valables. Il en est ainsi, notamment, de l'assignation donnée, devant le tribunal de commerce d'Alger, au capitaine d'un navire italien, afin de voir nommer des experts appelés à faire leur rapport sur le montant de l'indemnité due aux armateurs d'un autre navire étranger, pour le sauvetage du premier bâtiment et son remorquage dans le port de cette ville. On objecterait vainement que, tout navire représentant le sol de la nation à laquelle il appartient, la signification de l'exploit aurait dû être faite par l'entremise du parquet et de l'autorité consulaire, ce principe de droit international n'étant admis qu'au point de vue des délits commis à bord, et non en matière de commerce. On ne saurait opposer non plus la clause de la Convention consulaire franco-italienne du 26 juillet 1852, qui prévoit l'intervention des consuls, lorsqu'il s'agit de visites et recherches

opérées à bord. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 3 décembre 1887, III, p. 729.

35. *Jugement étranger. Arrêt qui s'y réfère. Motif suffisant.* — Il n'y a pas de violation des règles du droit international privé, ni des art. 546 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil, dans l'arrêt qui, révisant, en fait, les jugements étrangers, s'en approprie les motifs en s'y référant et déclare que la fausse manœuvre est imputable à un seul capitaine dont la faute est régulièrement constatée. — Mac Larrem Crum et Cie c.Ollavaria et Cie, Cie l'Union, Phénix Espagnol et Lloyd Andalous. — Cassation, 30 juillet 1889, V, p. 183.

36. *Jugement étranger. Exéquatur. Pouvoir des juges français.* — En l'absence de traité international entre la France et l'Espagne, les tribunaux français, saisis d'une demande d'exéquatur d'un jugement espagnol, ont le droit de reviser le fond. — Ollavaria c. Mac Larrem Crum. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

37. *Jugement étranger. Exéquatur. Pouvoir des juges.* — Le juge français saisi d'une demande d'exéquatur ne doit pas reviser au fond la décision du juge étranger. Il doit se borner à vérifier si le juge étranger a fait une saine application des règles de la compétence, des principes d'ordre public reçus en France et de la loi qui régit les débats.— Van Bœlen Strominger c. Léon Roche et Cie. — Aix, 11 juillet 1888, IV, p. 165.

38. *Jugement. Italie. Exéquatur. Lettres rogatoires. Simple faculté.* — Le traité de 1760 et la convention diplomatique de 1860, conclus entre la France et les Etats Sardes, et applicables aujourd'hui au royaume d'Italie, ont eu pour but, en stipulant que « les cours suprêmes déféreront de part et d'autre, en la forme de droit, aux réquisitions qui leur seront adressées à ces fins sous le nom desdites cours », de favoriser, au profit des nationaux des deux pays, l'exécution des jugements et arrêts rendus soit en France, soit en Italie, mais n'ont pu empêcher les demandeurs étrangers, qui se présentent devant la justice française, de se soumettre, s'ils le préfèrent, au droit commun et aux dispositions générales qui règlent les demandes d'exéquatur d'un jugement étranger portées devant les juges français. Comme conséquence de ce principe, la demande d'exéquatur n'a pas besoin, dans ce dernier cas, d'être appuyée de lettres rogatoires. — Cie d'assurances « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

39. *Jugement italien refusant la faculté d'abandon. Ordre public. Défaut d'exéquatur.* — Le jugement étranger, qui refuse au propriétaire d'un navire la faculté de faire l'abandon prévu par l'article 216 du Code de commerce, en se basant sur ce qu'il y a eu un engagement personnel de sa part résultant d'un contrat de transport, viole une règle d'ordre public et ne doit pas être rendu exécutoire. Ce qui est d'ordre public, c'est, non pas l'obligation de faire abandon, mais la faculté d'abandon. — Villa c. Cie Morelli. — Aix, 8 novembre 1887, IV, p. 654.

40. *Créancier hypothécaire. Action en contribution. Exéquatur. Action principale.*— L'exéquatur, nécessaire à un créancier hypothécaire qui produit à une contribution devant un tribunal français, doit être demandé par voie d'action principale suivant les règles ordinaires de la procédure et débattu en audience publique et non par voie incidente. — Berridge c. Bemberg et Cie. — Bordeaux, 2 juillet 1888, IV, p. 406.

41. *Hypothèque. Acte sous seing privé passé à l'étranger. Contribution. Exéquatur.* — Le créancier hypothécaire en vertu d'un acte sous seing privé passé à l'étranger, en produisant à la contribution ouverte devant un tribunal français, et en contestant une autre collocation, ne se borne pas à faire un acte conservatoire ; il ramène à exécution l'acte étranger ; dès lors, l'acte doit être préalablement déclaré exécutoire en France — Berridge c. Bemberg et Cie. — Ibid.

42. *Jugement par défaut. Procès-verbal de carence. Péremption.* — Constitue une exécution suffisante pour empêcher la péremption d'un jugement par défaut, le procès-verbal de carence dressé contre le défendeur qui n'a ni domicile ni résidence connue en France. — Prévost et

Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 165.

43. *Capitaine étranger. Election de domicile chez le courtier. Appel. Signification au domicile élu*. — Lorsqu'un capitaine étranger a fait élection de domicile chez son courtier dans un des actes de procédure relatifs à une instance dans laquelle il est partie, et qu'il a ensuite quitté le port, toute signification, même la signification d'un acte d'appel, est valablement faite au capitaine au domicile par lui élu chez son courtier. — Pajot c. Schultz.— Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

44. *Opposition. Art. 422 et 436*. — Les articles 422 et 436, fixant les délais de l'opposition à un payement faute de conclure, sont applicables à l'égard d'un étranger. — Lesaffre et Bonduel c. Ralli et Cie. — Dunkerque, 15 septembre 1891, VII, p. 414.

45. *Décret italien. Séquestre. Parties italiennes. Demande d'exécution en France. Requête en chambre du conseil. Irrecevabilité*. — La demande qui tend à poursuivre l'exécution en France d'un décret, rendu sur requête par le président d'un tribunal italien et ordonnant le séquestre d'une chose litigieuse (en l'espèce, une galerie de tableaux) entre un particulier italien et l'Etat italien, doit être portée devant les tribunaux français par voie d'ajournement, et doit être déclarée non-recevable si elle est formée par simple requête à la Chambre du conseil. — Ministre de l'Instruction publique d'Italie. — Cassation, 20 novembre 1893, IX, p. 437.

46. *Clause compromissoire. Armateur et affréteur étrangers. Loi locale*. — La clause compromissoire n'est nulle que tout autant qu'elle doit recevoir son exécution en France entre Français ou entre Français et étranger ayant directement contracté. En conséquence, la clause d'un connaissement créé entre un armateur anglais et un affréteur anglais et portant que toutes discussions ou difficultés qui surgiraient « à l'occasion ou en exécution de l'affrètement seraient soumises à des arbitres qui seraient choisis à cet effet et qui statueraient à Londres » n'est pas nulle et doit être sanctionnée par les tribunaux français, qui doivent se déclarer incompétents. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166.

47. *Charte-partie à l'étranger entre étrangers. Exécution en France. Tribunaux français. Compétence*. — Les tribunaux français ont qualité pour connaître des difficultés nées à l'occasion d'une convention (une charte-partie, dans l'espèce) faite en Angleterre entre deux Anglais, quand cette convention doit être exécutée en France. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

48. *Charte-partie faite en Angleterre et exécutée en France. Tonne. Mesure française*. — Quand une charte-partie faite en Angleterre, mais qui reçoit son exécution en France, stipule que les frais d'arrimage seront remboursés par le capitaine au chargeur à raison de 1 fr. 25 par tonne, il faut entendre par *tonne* le poids de mille kilogrammes, et non pas celui de 1.015 kilog., usité en Angleterre. De plus, l'arrimage se paie sur le poids embarqué, et non sur le poids délivré à l'arrivée. C'est du moins l'usage de la place de Bordeaux. — Pelletier c. cap. Martin. — Ibid.

49. *Navire étranger. Propriété. Tribunaux français. Incompétence*. — Les tribunaux français sont incompétents pour connaître de la question de propriété d'un navire étranger, sans que le demandeur puisse invoquer les art. 608 du C. de proc. civ. et 210 du C. civ. — Strauss c. Worckman Clarck. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

50. *Saisie conservatoire. Navire étranger. Tribunaux français. Compétence*. — Les tribunaux français sont compétents, même entre étrangers, pour apprécier la régularité quant à la forme d'une saisie conservatoire pratiquée sur un navire étranger. — Strauss c. Worckman Clarck. — Ibid.

51. *Clause de compétence. Validité*. — Lorsqu'un connaissement délivré par une compagnie de navigation italienne, stipule que : « toute demande quelconque en dommages-intérêts pour cause d'avaries, manquant ou détérioration de la marchandise, dirigée contre la compagnie transporteur, tant par l'expéditeur que par le destinataire, devra être

portée, pour la liquidation et l'adjudication du dommage, devant le tribunal du port d'attache du navire, situé en Italie...», il y a lieu de décider : que cette clause, conclue en termes généraux et absolus, s'applique non seulement aux contestations qui peuvent s'élever relativement à la marchandise entre la compagnie et ses nationaux, mais encore à celles qui peuvent surgir sur ce point entre ladite compagnie et des personnes de nationalité différente. La clause précitée peut notamment être opposée à un destinataire français qui se présente porteur du connaissement qui la contient. En acceptant une semblable stipulation, ce destinataire français a tacitement renoncé au bénéfice de l'article 14 du Code civil. Et, comme cette clause n'est point contraire à l'ordre public, qu'elle n'offre pas non plus le caractère d'une clause compromissoire, un arrêt ne peut la déclarer nulle, ni même en restreindre les effets entre étrangers, sans dénaturer la convention des parties, sans violer les articles 14 et 1134 du Code civil. — Cie Florio Rubattino c. Bernex frères. — Cassation, 29 février 1888, III, p. 657.

52. *Clause attributive de compétence. Validité.* — L'attribution de juridiction à un tribunal étranger n'est point contraire à l'ordre public, et un Français peut à l'avance renoncer à la faculté qui lui est accordée par l'article 14 du Code civil. — Moreau, Daniel et Lebec c. Cie Transatlantique. — Rennes, 4 mai 1891, VII, p. 15.

53. *Connaissement. Clause de compétence. Validité.* — La clause d'un connaissement portant attribution de compétence à un tribunal déterminé n'est pas contraire à l'ordre public, et tout autre tribunal saisi d'une contestation doit se déclarer incompétent. — Hérembourg et Cie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie et Société Navale de l'Ouest. — Caen, 16 avril 1890, VI, p. 170.

54. *Connaissement. Clause de compétence.* — Est valable la clause d'un connaissement par navire étranger stipulant que toutes réclamations pour pertes, dommages et défaut de livraison seront réglées directement avec les armateurs dans leur pays, et suivant la loi de leur pays. En conséquence, le tribunal de commerce français n'est pas compétent pour connaître de l'action formée contre l'agent qui représente les armateurs en France. — Morisse c. Lévy. — Rouen, 11 novembre 1889, V, p. 477.

55. *Contestation entre Français et étranger. Tribunal français. Incompétence. Code étranger. Dispositions. Absence d'influence.* — Un tribunal français, incompétent pour connaître d'une contestation entre un Français et un étranger, ne saurait être rendu compétent par l'application de dispositions du Code de commerce de l'Etat auquel appartient le défendeur, alors que ces dispositions sont en opposition avec celles de la loi française. — Cie des Chargeurs Réunis c. Cie Mala Real Portugueza. — Seine, 26 août 1892, VII, p. 132.

56. *Contestation entre Français et étranger. Français demandeur. Obligation contractée par lui. Tribunaux français. Incompétence.* — Un tribunal de commerce français est incompétent pour connaître d'une contestation entre une compagnie maritime française et une compagnie maritime étrangère, si cette dernière, bien que défenderesse au procès, n'a en fait contracté aucune obligation à l'égard de l'autre compagnie et que ce soit la compagnie française, demanderesse, qui se trouve obligée au regard de la compagnie étrangère. En l'espèce, l'art. 14 du Code civil ne peut recevoir son application pour distraire la compagnie étrangère de ses juges naturels. — Cie des Chargeurs Réunis c. Cie Mala Real Portugueza. — Ibid.

57. *Abordage. Eaux françaises. Tribunal du lieu.* — En cas d'abordage entre deux navires, même appartenant tous deux à des nationalités étrangères, dans les eaux françaises, le tribunal du lieu est compétent pour connaître de l'action en réparation des avaries causées par le navire abordeur au navire abordé. Il en est surtout ainsi lorsque celui des deux navires étrangers qui décline la compétence a lui-même saisi, à l'origine de la contestation, le tribunal français du lieu de l'abordage. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

58. *Abordage. Tribunal du premier port de relâche. Incompétence.* — Le tribunal du premier port de relâche n'est pas compétent

pour connaître à l'égard d'un étranger des suites d'un abordage, bien que la société française demanderesse y ait une agence. — Cie gén. Transatlantique c. Cie la Véloce. — Nice, 4 janvier; Aix, 28 février 1889, IV, p. 564 et 660.

59. *Abordage. Capitaine étranger. Demande. Tribunal français. Rejet. Demande reconventionnelle. Compétence.* — Le tribunal français, devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur, le condamner à des dommages-intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

60. *Jugement étranger. Abordage. Saisie. Action contre l'assureur. Déboutement. Arrêt français. Condamnation. Absence de chose jugée.* — Il n'y a pas violation de la chose jugée dans l'arrêt condamnant des assureurs maritimes français à des dommages-intérêts envers un armateur étranger à raison du préjudice à lui causé par la saisie, le chômage et la vente de son navire effectués en Amérique, à la suite d'un abordage entre ce navire et le navire assuré, alors même que le juge américain, statuant sur une demande en mainlevée de ladite saisie et, subsidiairement, en dation de caution à raison des dommages-intérêts qui pourraient être dus, a antérieurement débouté l'armateur de cette dernière demande. — Cies La Bâloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

61. *Abordage. Saisie. Quasi-délit. Loi américaine. Juge français. Appréciation.* — Bien que le dommage, causé à l'armateur par la saisie de son navire à la suite d'un abordage, puisse constituer un quasi-délit dont les conséquences civiles doivent être appréciées par le statut réel (dans l'espèce, statut américain), le juge français a pu déclarer qu'il avait été satisfait à ce principe, s'il a spécifié dans sa décision que les assureurs du navire abordé, que le juge étranger a tenus quittes de toute responsabilité, ne produisaient aucun texte de loi américaine justifiant l'immunité de tous dommages-intérêts par eux alléguée, car une pareille appréciation de la législation étrangère est souveraine. — Cies la Bâloise et la Foncière c. Wallemberg. — Ibid.

62. *Etranger cité en France. Fin de non-recevoir. Art. 435. Bénéfice.* — Un étranger, assigné en France par des assureurs français à l'occasion d'un abordage survenu dans un port étranger, peut se prévaloir des fins de non-recevoir édictées par les art. 435 et 436 du C. de com. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

63. *Fin de non-recevoir. Art. 435 et 436 du Code de com. Abordage dans les eaux étrangères.* — Un étranger a le droit d'invoquer devant la juridiction française la fin de non-recevoir tirée de ce que les protestations et réclamations n'ont pas été faites dans les formes et délais prescrits par les art. 435 et 436 du C. de com., bien que l'abordage soit arrivé dans les eaux étrangères. — Cie d'assurances Hambourgeoise-Américaine c. Cie d'assurances générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

64. *Abordage. Art. 435.* — Les dispositions de l'ancien art. 435 du C. de com. sont absolues et régissent le cas où l'abordage a eu lieu dans un port étranger comme celui où il a été subi dans un port français. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

65. *Abordage. Etranger demandeur. Art. 435 et 436.* — Les formalités prescrites par les art. 435 et 436 du Code de commerce sont obligatoires pour l'étranger qui vient réclamer en France la réparation du dommage qui lui a été causé en pays étranger par l'abordage d'un navire français. — Cie Neptune c. Pergeline. — Nantes, 16 février 1889, V, p. 644.

66. *Défendeur étranger. Navire. Saisie et caution ordonnées par un tribunal français. Incompétence sur le fond.* — La saisie d'un navire appartenant aux défendeurs et la dation de caution ordonnées par un tribunal français, n'étant que des mesures provisoires, ne peuvent faire obstacle à l'incompétence des tribunaux français touchant une contestation entre deux sociétés étrangères, relative à des contrats passés à l'étranger et à laquelle

l'article 14 ne saurait être appliqué. — Banque impériale ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213.

67. *Prêt à la grosse avant le départ. Abrogation du privilège. Navires étrangers. Inapplication.* — Les art. 27 de la loi du 10 décembre 1874 et 39 de la loi du 10 juillet 1885, qui ont abrogé le privilège inhérent au prêt à la grosse contracté avant le départ, ne sont applicables qu'aux navires français et non aux navires étrangers. — Pélissier et Cie c. Syndic Deville et Chegaray. — Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 140.

68. *Navire. Attache à un port étranger. Hypothèque. Diminution de sûreté. Réalisation.* — L'attache des bateaux hypothéqués à un port étranger diminue les sûretés du créancier hypothécaire français et l'autorise à poursuivre la réalisation du gage sur lequel porte son hypothèque. — Cie houillère de Bessèges c. Cie de navigation insulaire Morelli. — Cassation, 19 décembre 1888, IV, p. 513.

69. *Navire. Revendication contre une succession. Caution « judicatum solvi ».* — L'étranger qui revendique contre une succession un navire sur lequel les héritiers ont fait apposer les scellés, qu'ils ont fait mettre sous séquestre comme dépendant de la succession de leur auteur, a bien la qualité de demandeur principal et est tenu à la caution *judicatum solvi*. — Lobeau c. Blancy, tuteur des mineurs d'Ayguebelle. — Nice, 23 décembre 1890, VII, p. 52.

70. Allemagne. — *Armateur étranger. Comparution volontaire. Loi allemande.*— Si l'armateur étranger, qui a volontairement comparu devant un tribunnal allemand, omet d'indiquer les règles d'après lesquelles il doit être jugé pour déterminer l'étendue de sa responsabilité, le juge allemand n'a pas à indiquer une autre loi que la loi allemande, à moins que celle-ci ne lui prescrive de juger, en pareil cas, d'après la loi du pavillon.— Trib. sup. hans., 21 juin 1889, VIII, p. 583.

71. *Abordage maritime. Navires étrangers. Loi allemande.* — On doit présumer que, en se soumettant volontairement à la juridiction du tribunal maritime le plus important de l'Allemagne, sans faire valoir son désir d'être jugé, au point de vue de l'étendue de sa responsabilité, selon son droit national, un armement étranger a, en fait, indiqué sa volonté de se soumettre à la loi allemande, en la forme et au fond. — Tobie et Cie c. La Nœderlandisch Americanische Dampfschiffhart Gesellschaft. — Trib. sup. hans., 21 juin 1889, VI, p. 198.

72. *Navire. Vente judiciaire à l'étranger. Droit sur le navire et le fret. Loi allemande.* — Dans le cas de vente par autorité de justice d'un navire étranger saisi dans un port allemand, la législation d'après laquelle doivent être déterminés les divers droits sur le navire et sur le fret, depuis l'entrée du navire dans le territoire national, est la législation allemande. — Stumore et Cie c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

73. *Navire. Droit de gage. Acquisition à l'étranger. Formes locales.*— Pour faire valoir en Allemagne un droit de gage dûment acquis en Angleterre, il suffit que les prescriptions de forme, exigées par la loi du lieu où il a été constitué, aient été accomplies. — Stumore et C° c. James Laing. — Ibid.

74. Angleterre. — *Affrètement en Angleterre. Loi du pavillon.* — Le contrat d'affrètement, passé à Londres par une maison anglaise avec un capitaine allemand, commandant un navire allemand, doit être régi par la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi allemande.— Schiff c. Steel Brothers et Cie. — Haute-Cour de justice, 11 juillet 1893, IX, p. 575.

75. *Clause par laquelle les assureurs acceptent le règlement d'avaries fait à l'étranger. Vérification.* — La clause par laquelle l'assureur s'engage à accepter le règlement d'avaries communes, dressé à l'étranger, autorise pourtant cet assureur à vérifier s'il y a réellement eu lieu à un règlement quelconque. — Temperly et C° c. M. Kinnon. — Haute-Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

76. *Pontées en pitchepin. Interdiction. Application aux étrangers.* — La prescription du Merchant Shipping Act, qui défend d'avoir des pontées de bois dans des conditions déterminées, s'applique aux étrangers aussi

bien qu'aux Anglais. — Board of Trade c. Adams. — Cour de police de Liverpool, 30 décembre 1891, VII, p. 453.

77. *Port étranger. Usage. Condition.* — Un usage d'un port étranger, pour être établi, doit non seulement être certifié par les habitants de ce port, mais encore connu et accepté par le commerce en général. — Hick c. Twedy. — Cour supr. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

78. *Compétence. Etrangers ne résidant pas. Tribunal du lieu de la livraison.* — Lorsqu'une marchandise a été vendue *caf* Londres, que c'est à Londres que la livraison devait se faire et qu'on a constaté la non-conformité, peu importe s'il y a eu aussi inexécution du contrat à l'étranger ; s'il est certain qu'il y a eu inexécution à Londres, cela suffit pour rendre compétente la juridiction anglaise. — Barrow et autres c. Myers et Cie. — Hte-Cour de justice, 28 mars 1888, IV, p. 179.

79. *Sauvetage. Indemnité. Compétence. Premier port de relâche.* — Au cas où il y a lieu de fixer une indemnité de sauvetage, la compétence appartient au tribunal du premier port de relâche. — Falmouth, 3 octobre 1887, III, p. 608.

80. *Matelots norvégiens. Salaires. Saisie du navire. Incompétence des tribunaux anglais.* — Les tribunaux norvégiens sont incompétents pour ordonner la saisie d'un navire norvégien, au profit des matelots qui n'ont pas été payés. L'action doit être portée devant le consul de Norvège. — Norden c. Bristol, Browne et Wilson. — Cour du shériff de Glasgow, 13 mai 1888, IV, p. 446.

81. *Enquête. Commission rogatoire.* — Un tribunal peut ordonner l'envoi d'une commission rogatoire pour entendre des témoins à l'étranger, lorsqu'il trouve que les renseignements que fourniront ces témoins sont utiles, et qu'il coûterait trop cher de les faire venir en Angleterre. — Cock c. Allcock et Cie. — Cour sup. de judic., 21 juin 1889, IV, p. 449.

82. BELGIQUE. — *Abordage en mer. Navires de nationalité différente. Loi applicable.* — En cas d'abordage en pleine mer entre deux navires étrangers de nationalité différente (allemande et anglaise), la loi belge ne doit régir cet abordage ni quant au fond, ni quant à la forme; la *lex fori* ne doit pas être consultée quant aux fins de non-recevoir applicables. — Cap. Bauer c. cap. Andrews. — Anvers, 26 juin 1890, VII, p. 582.

83. *Sauvetage. Eaux belges. Loi belge.* — Le quasi-contrat de sauvetage formé dans les eaux belges est soumis, quant à ses conséquences, à la loi belge, quelle que soit la nationalité des navires engagés dans la contestation. Si le sauvetage a eu lieu en pleine mer, hors des eaux territoriales, c'est la loi nationale du navire sauveteur qui doit être appliquée. — Pyson, Mœrten et consorts c. cap. Large. — Anvers, 9 mars 1889, V, p. 112.

84. *Affrètement. Contrat à l'étranger. Tribunal du lieu de la livraison.* — Même dans le cas où les parties en cause sont étrangères et où le contrat qui sert de base à la demande a été conclu à l'étranger, est compétent le tribunal du lieu où la cargaison devait être délivrée, même lorsque le débat porte sur un retard dans la mise en charge du navire. — Anvers, 10 février 1890, V, p. 691.

85. *Abordage à l'étranger. Défendeurs étrangers. Tribunal belge.* — Le tribunal est compétent pour ordonner une expertise même lorsque les défendeurs sont étrangers et que le quasi-délit (abordage) qui sert de base à l'action des demandeurs a eu lieu à l'étranger, cette expertise étant une mesure provisoire, même lorsqu'elle porte sur les causes de l'abordage. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Zambelli et l'Adria. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

86. *Abordage. Loi du 25 mars 1876.* — Si les tribunaux belges sont compétents à l'égard de tous les défendeurs, lorsque l'un d'eux a en Belgique son domicile ou une résidence, ce n'est que pour autant que ce dernier soit une partie sérieuse, personnellement intéressée au procès. Il ne suffit pas que les demandeurs aient pu croire de bonne foi devoir mettre en cause le défendeur belge, fût-ce même d'une manière alternative avec un autre défendeur et en ordre subsidiaire, si, en réalité, ce défendeur est totalement étranger à la contestation depuis l'origine et dans toutes les

phases de la procédure. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cy Limited et Société anonyme de navigation royale belge Sud-Américaine. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

87. *Bureau d'affaires en Angleterre. Droit de citer devant un tribunal anglais. Réciprocité.* — Suivant la législation anglaise, l'étranger peut être cité devant les tribunaux de ce pays s'il y possède un bureau d'affaires (*office of business*) ; par réciprocité, un citoyen anglais possédant semblable office en Belgique peut être assigné devant une juridiction belge. — Cap. De Weerdt c. Liverpool, Brazil and River Plate C°. — Bruxelles, 30 janvier 1889, V, p. 90.

88. *Société étrangère. Statuts. Election de domicile. Tiers. Inapplication.* — L'élection de domicile faite dans les statuts d'une société ne concerne que les contrats dont elle forme partie intégrante et ne peut avoir pour objet de donner compétence aux tribunaux belges dans les contestations avec des tiers, ces tiers fussent-ils des Belges. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cy Limited et Société anonyme de navigation royale belge Sud-Américaine. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

89. *Société étrangère. Agence en Belgique. Absence de bureau permanent. Défaut de domicile.* — La compagnie anglaise qui a comme agents à Anvers des courtiers de navires et agents maritimes qui ne représentent pas exclusivement cette société, mais ont un bureau d'agence et traitent également comme représentants d'autres compagnies d'armement et de navigation, sans que la compagnie ait à Anvers un bureau permanent où ne se traitent que ses affaires et desservi par un personnel à ses gages, ne peut être considérée comme ayant à Anvers une agence ou succursale constituant un domicile ou une résidence. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cy Limited et Société anonyme de navigation royale belge Sud-Américaine. — Ibid.

90. *Saisie-arrêt. Demande en validité ou mainlevée. Compétence.* — L'article 52, § 5, de la loi du 25 mars 1875 attribue expressément compétence aux tribunaux belges pour statuer sur les demandes en validité ou en mainlevée de saisies-arrêts formées dans le royaume, même entre parties étrangères, et il n'y a pas lieu de renvoyer le demandeur étranger à se pourvoir au fond contre le défendeur devant la justice de son pays. — Georges Douza c. cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468.

91. *Saisie-arrêt. Tribunal civil. Compétence.* — Le législateur de 1876 a voulu consacrer, en l'étendant aux matières commerciales, la doctrine ancienne et la jurisprudence déjà antérieurement acquise, pour les saisies-arrêts formées en Belgique, par des étrangers à charge d'autres étrangers ; il a entendu déroger, en ce qui les concerne, aux principes qui régissent, pour les tribunaux du royaume, leur compétence d'attribution ; la contestation, tant au fond que pour la forme, est de la compétence exclusive du tribunal civil. Au point de vue du maintien provisoire d'une saisie, des présomptions qu'un capitaine a été la victime d'un événement de mer dont la responsabilité pourrait, le cas échéant, incomber, pour le tout ou partie, à un autre navire, sont suffisantes. — Anvers, 6 novembre 1890, VII, p. 569.

92. *Navire. Saisie. Caution imposée à un étranger. Inapplication au Belge co-intéressé.* — Lorsqu'en permettant de saisir un steamer, le président n'a imposé de caution qu'à une partie qui est étrangère et qui n'a, en Belgique, aucuns biens, mais qu'il n'a pas imposé de caution à une autre partie établie en Belgique et qui y a des intérêts importants depuis plusieurs années, l'esprit de l'ordonnance ne permet point de décider que, faute par la première partie de fournir la caution imposée par ladite ordonnance, la saisie serait caduque même vis-à-vis de la seconde partie. — Paranhos Wright et Co c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

93. Danemark. — *Navire étranger. Sauvetage. Indemnité à régler devant le tribunal de Copenhague. Incompétence d'office. Inapplication.*

— Lorsqu'un navire étranger, ayant échoué sur la côte danoise, a été sauvé par un autre navire étranger, et que les capitaines des deux navires sont convenus de faire régler par le tribunal maritime de Copenhague la question de l'indemnité de sauvetage, ce tribunal ne peut pas se déclarer d'office incompétent et doit retenir l'affaire.— Hulten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

94. *Sauvetage. Loi danoise. Application.*— La question d'indemnité de sauvetage doit être tranchée d'après le droit danois lorsque les parties n'ont pas réclamé l'application du droit étranger, à supposer qu'elles appartiennent toutes deux à la même nationalité. — Hulten c. Tornerhselm. — Ibid.

95. ETATS-UNIS. — *Armateur et chargeur étrangers. Loi du tribunal saisi.* — La loi fédérale, d'après laquelle un transporteur ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de sa négligence, est la seule que les tribunaux des Etats-Unis puissent et doivent appliquer, lorsqu'il s'agit de marchandises embarquées dans un port des Etats-Unis sur des navires étrangers, sous l'empire de connaissements signés par des capitaines étrangers, quand bien même la loi du pavillon validerait de telles spéculations. — Hathaway c. armateur du « Brantford City. » — Cour du D. S. de New-York, 2 décembre 1886, III, p. 364.

96. *Navire. Vente. Privilège. Loi du pavillon.* — Les articles 674 et 675 du C. de com. italien sont applicables aux créances privilégiées sur un navire italien et notamment à celles des gens de mer. — Cour du D. S. de New-York, 29 juin 1887, III, p. 367.

97. GRÈCE. — *Clause de juridiction. Tribunal étranger. Validité.*— La clause d'un connaissement attribuant compétence exclusive au tribunal de commerce de Marseille est valable ; elle peut être opposée au chargeur alors même que le connaissement n'aurait été signé que par le capitaine. — Théophanopoulos c. Cie Fraissinet. — Athènes, arrêt 774 de 1889, VII, p. 78.

98. ITALIE. — *Navire italien. Mortgage. Locus regit actum.* — Une constitution de gage, faite par deux sujets anglais sur un navire battant pavillon italien, peut donner lieu à un droit d'enregistrement gradué, aux termes 51 de la loi, et jamais à la taxe proportionnelle de reconnaissance de dette dont parle l'article 20 de la loi et l'article 28 du tarif. — Palerme, 18 décembre 1891, VII, p. 707.

99. *Sauvetage. Navires étrangers. Contrat en haute mer. Loi du lieu d'exécution.*— Une convention de remorquage, faite à cent milles de Messine, dans la direction du cap Spartivento, doit être considérée comme faite en pays italien, ou tout au moins en haute mer, c'est-à-dire en pays neutre. Le fait que cette convention aurait été signée sur un navire grec, ne saurait entraîner l'application de la loi hellénique. Les conventions faites entre étrangers de nations différentes doivent être régies par la loi du lieu où elles sont intervenues ou par celle du lieu où elles doivent être excécutées La loi italienne est donc applicable pour déterminer l'indemnité de remorquage quand le port de relâche est italien. Il en est ainsi surtout, lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, d'appliquer des dispositions édictées dans l'intérêt du commerce et de l'humanité, qui peuvent être considérées comme des dispositions d'ordre public. — Ghionès c. Demythiener.— Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

100. *Art. 69 du Code de procédure français. Citation. Copie au ministère public. Validité.*— D'après l'article 69, n° 9, du Code de procédure français, la citation de l'étranger en France est réputée légalement faite, lorsque la copie de cette citation est laissée au ministère public ; et le demandeur n'est pas responsable si la citation elle-même, par la voie diplomatique, touche tardivement l'intimé. — Pirandello c. Espallac. — Cassation, Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

101. *Actes judiciaires. Signification. Parquet.* — La signification d'un jugement à un étranger est valablement faite au parquet, et il importe peu que la copie ait été ou n'ait pas été remise à l'intéressé. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

102. *Société étrangère. Agent général. Assignation. Validité.*— Une société étrangère de transports mari-

times, qui a un agent général dans une ville d'Italie, est valablementas signée en la personne de cet agent, bien qu'il ne s'agisse pas d'obligations se rapportant à l'agence (en l'espèce, un abordage entre navires français et italien). — Cie Transatlantique c. Cie La Véloce. — Gênes, 24 mai 1889, V, p. 693.

103. *Appel. Délais. Application aux étrangers.* — L'appel interjeté après les délais n'est pas recevable, même de la part d'un étranger. — Cie Nationale c. Dehuca. — Naples, 7 mai 1891, VII, p. 84.

104. *Abordage. Tribunal du lieu. Compétence facultative.* — La compétence du tribunal du lieu où s'est produit l'abordage de deux navires ou du lieu le plus proche n'est que facultative, et celui qui se prétend victime de l'abordage peut invoquer la compétence du droit commun (art. 873 du Code de commerce). En outre de la réciprocité dont s'agit à l'article 105 du Code de procédure civile, le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou quasi-délit, et le président de ce tribunal est compétent pour accorder, le cas échéant, une saisie conservatoire. — Mortola et autres c. Cie Fraissinet. — Gênes, 15 février 1893, VIII, p. 614.

105. *Actes des autorités étrangères. Exécution dans le Royaume. Navire. Saisie conservatoire.* — Lorsqu'il s'agit d'actes de juridiction gracieuse, on doit admettre leur exécution dans le Royaume, pourvu qu'ils émanent d'une autorité compétente, sans qu'il soit besoin de rechercher si toutes les formalités, qui sont requises pour les jugements, ont été observées. Spécialement, l'autorité étrangère ayant ordonné la saisie conservatoire d'un navire italien ancré dans un port dépendant de cette autorité, et cette autorité en ayant demandé, par une commission rogatoire, à l'autorité judiciaire italienne l'exécution dans le Royaume, le navire étant parvenu clandestinement à lever l'ancre du port où il était sous saisie, l'autorité italienne doit déférer à cette demande. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, IX, p. 776.

106. *Actes des autorités étrangères. Conformité aux lois qui les régissent. Présomption.* — Les actes des autorités étrangères doivent, jusqu'à preuve contraire, être présumés conformes aux lois de l'Etat dont ils émanent. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Schiaffino. — Ibid.

107. *Exéquatur. Compétence. Examen nécessaire.* — Dans les jugements d'exéquatur, la Cour d'appel doit toujours rechercher avec soin si le juge qui a prononcé la sentence à exécuter était compétent, et ne pas se contenter d'examiner si cette compétence s'affirme dans les lettres rogatoires. — Bellack Larassini c. Antona Traversi. — Milan, 17 décembre 1889, V, p. 694.

108. *Jugement étranger. Défaut de motifs. Exéquatur. Refus.* — Tout étranger est admis à faire une demande d'exéquatur devant les tribunaux italiens, sans qu'il soit obligé de produire aucun acte de lettre rogatoire. Dans les jugements d'exéquatur, les Cours n'ont pas à connaître des conditions par lesquelles une sentence sera matériellement exécutable ; elles connaissent seulement des conditions intrinsèques qu'elles supposent nécessaires pour leur exécution ultérieure. Elles doivent donc connaître du défaut de motifs et refuser l'exéquatur à une sentence qui a prononcé condamnation en se basant uniquement sur le défaut du défendeur. — Roselli c. Schulmann. — Cassation, Rome, 26 avril 1889, V, p. 396.

109. *Jugement par défaut. Affirmation du droit. Exéquatur obligatoire.* — On ne peut refuser l'effet exécutoire à un jugement par défaut, lorsque le magistrat étranger assure que la demande a été examinée, a paru juste et que, par suite, il y avait lieu d'y faire droit. — Pirandello c. Espallac. — Gênes, 11 décembre 1893, IX, p. 288.

110. *Jugement étranger. Formes. Loi du lieu.* — La citation, faite aux citoyens italiens aux termes de l'article 69 du Code de procédure français, correspondant à l'article 142 du Code de procédure italien, par l'intermédiaire du procureur de la République, est faite régulièrement, et les juges auxquels on demande l'exéquatur ne pourraient relever le défaut de citation et refuser l'exécution pour

défaut de citation, alors surtout que les citoyens italiens, cités de cette façon, n'en ont souffert ni en première ni en seconde instance devant les tribunaux français. — Di Salvo c. Barrère. — Palerme, 4 août 1893, IX, p. 308.

111. *Lois étrangères. Justification en justice.* — Celui qui invoque devant les magistrats italiens les lois étrangères doit les produire en justice. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, IX, p. 776.

112. *Navire saisi à l'étranger. Requête en justice. Fondement. Equité.* — Lorsqu'on demande à l'autorité judiciaire italienne le droit de saisir un navire déjà saisi à l'étranger par mesure de précaution de la part de l'autorité étrangère ; et qui a réussi à s'enfuir clandestinement, la requête doit être présentée comme un hommage au principe *spoliatus ante omnia restituendus* indépendamment de toutes les exceptions sur l'effet et la régularité de la saisie opérée à l'étranger à proposer devant le juge compétent. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, X, p. 353.

113. Tunisie. — *Art. 435 et 436. Application aux étrangers.* — Les étrangers sont admis en France à se prévaloir des déchéances édictées par les articles 435 et 436 du Code de commerce. — Cap. Chandras c. cap. Clark. — Tunis, 25 octobre 1889, VI, p. 507.

114. *Rapport de mer. Dépôt devant le consul. Preuve contraire.* — Le rapport déposé même en Tunisie, par un capitaine étranger, devant le consul de sa nation, ne saurait avoir pour le tribunal français la valeur d'un acte de juridiction, et peut être combattu par toutes les preuves contraires. — Grès Français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

115. *Connaissement. Clause compromissoire. Exécution à l'étranger.* — La clause d'un connaissement, d'après laquelle « toute contestation entre le capitaine et les chargeurs doit être réglée par la Chambre arbitrale pour les transports à Anvers » constitue, sans doute, une clause compromissoire, prohibée par l'article 1006 du C. de pr. civ. français. Néanmoins, cette clause peut être invoquée en France par la compagnie qui l'a insérée dans ses connaissements, et les chargeurs ou les destinataires sont obligés d'aller plaider devant la juridiction étrangère qu'ils ont acceptée. La disposition de l'article 1006 ne saurait avoir dans ce cas, aucune influence, puisqu'il s'agit d'un arbitrage qui doit être exécuté, non pas en France, mais bien en Belgique, dont la législation admet la validité des clauses compromissoires. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société La Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

116. *Pêche aux éponges. Monopole. Fermier. Confiscation.* — Les fermiers des droits sur la pêche aux éponges n'ont pas le droit de se livrer, à bord d'un navire étranger, dans les eaux de la Régence, à des actes d'exécution ayant un caractère de réparation civile ou de répression pénale, tels que confiscation d'éponges, sans le contrôle des juridictions locales. — Giordos c. Colombel et Millard. — Tunis, 21 mai 1889, V, p. 697.

Voir aussi : *Abandon, Abordage maritime, Affrètement, Ajournement, Algérie, Armateur, Assignation, Assistance, Assurance maritime, Capitaine, Certificat, Compétence, Connaissement, Contrebande, Courtier maritime, Douane, Expertise, Exploit, Fin de non-recevoir, Fret, Gens de mer, Navire, Pêche, Privilège, Rôle d'équipage, Saisie, Vente.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 39.
Abordage, 57 et s., 82, 85, 86, 104.
Affrètement, 74, 84.
Agence, 89.
Agent, 5, 102.
Algérie, 1.
Appel, 26, 43, 103.
Armateur, 95.
Article 14, 20, 21, 22, 23, 25 et s.
Assurance, 18.
Assureur, 60, 75.
Autorités étrangères, 12, 13, 105, 106.
Avarie commune, 75.
Bureau d'affaires, 87.
Capitaine, 34.
Capitaine de port, 14.
Carence, 42.
Caution, 66, 92.
Caution « judicatum solvi, » 69.
Certificat, 12 et s.
Charbon, 5.
Chargeur, 95.
Charte-partie, 47, 48.
Chose jugée, 60.
Citation, 100, 102.
Clause d'exonération, 5, 10.
Clause compromissoire, 46, 115.
Commission rogatoire, 38, 91.
Compétence, 19, 20, 22, 24, 25, 47, 49 et s., 78 et s., 91, 93, 104, 107.
Conclusions, 26.
Connaissement, 8, 9, 53 et s., 115.
Connaissement à ordre, 6.
Consul, 15, 34, 114.
Contrat, 4, 84, 99.
Courtier, 43.
Délai, 103.
Demande reconventionnelle, 59.
Domicile, 32, 43, 88 89.

Dol, 12.
Eaux belges, 83.
Eaux étrangères, 63.
Eaux françaises, 57.
Enquête, 81.
Eponges, 116.
Exéquatur, 36 et s., 107 et s.
Expertise, 85.
Exploit, 34.
Fin de non-recevoir, 62 et s., 113.
Fournitures, 5.
Fret, 72.
Gage, 73.
Gens de mer, 80.
Hypothèque, 40, 41, 68.
Impôt, 16.
Incendie, 10.
Inscription maritime, 11.
Jugement, 26, 35 et s., 42, 60, 108 et s.
Législation, 13, 14.
Locus regit actum, 8, 73.
Loi allemande, 70 et s.
Loi américaine, 61.
Loi belge, 83.
Loi danoise, 94.
Loi du lieu, 4, 46, 110.
Loi du lieu d'exécution, 99.
Loi du pavillon, 74, 96.
Loi du tribunal saisi, 95.
Loi étrangère, 10, 30, 111.
Loi française, 3, 9, 11.
Mer territoriale, 2.
Monopole, 116
Mortgage, 98.
Navigation, 2.
Nullité, 11.
Opposition, 44.
Ordre public, 10, 31, 39.
Parquet, 31, 101.
Pêche, 116.
Pêche côtière, 1, 2.
Police d'assurance, 7, 25, 31.
Pontée, 76.
Port, 77.
Port de relâche, 58, 79.
Prescription, 3.
Prêt à la grosse, 67.
Preuve, 15, 114.
Privilège, 5, 65, 96.
Quasi-délit, 21, 29, 61.
Rapport de mer, 15, 114.
Répertoire, 18.
Requête, 45, 112.
Saisie, 3, 60, 61, 66, 80, 62, 112.
Saisie-arrêt, 90, 91.
Saisie conservatoire, 50, 105.
Salaire, 80.
Sauvetage, 79, 83, 93, 94, 99.
Séquestre, 45.
Signification, 34, 43, 101.
Société, 16, 17, 19, 27, 88, 89, 102.
Succession, 69.
Succursale, 19, 27.
Taxe, 18.
Tiers, 88.
Tonne, 48.
Traité de Francfort, 33.
Usage, 77.
Vente, 72, 96.

EVITAGE. — Voir : *Abordage maritime, Capitaine.*

EXCEPTION.

1. FRANCE. — *Connexité. Tribunaux. Appéciation souveraine.* — La loi, en ne définissant nulle part la connexité, a laissé aux tribunaux l'appréciation des circonstances qui doivent contribuer à l'établir ; et il n'y a pas lieu à cassation de l'arrêt qui a prononcé la jonction de deux instances pour cause de connexité. — Roure et Peulevey c. Assurances générales, la Maritime et la Protection. — Cassation, 14 janvier 1890, V, p. 466.

2. BELGIQUE. — *Litispendance et connexité. Tribunal premier saisi. Compétence.* — En cas de litispendance ou de connexité, la connaissance de la cause sera retenue par le tribunal qui en a été saisi le premier ; mais la litispendance ne peut être opposée dans le cas d'une action intentée à la fois en Belgique et à l'étranger ; il en résulte que le droit pour le Belge d'intenter une action devant le tribunal belge ne peut être subordonné à une renonciation, à une action simplement dictée devant le tribunal étranger ; celle-ci n'existe que quand le contrat judiciaire s'est formé. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Zambelli et l'Adria. — Anvers, 12 février 1890, V, p. 692.

Voir aussi : *Prêt à la grosse.*

EXEQUATUR.

1. FRANCE. — *Créancier hypothécaire. Acte à l'étranger. Demande de contribution.* — Le créancier hypothécaire, en vertu d'un acte sous seing privé passé à l'étranger, en produisant à la contribution ouverte devant un tribunal français, et en contestant une autre collocation, ne se borne pas à faire un acte conservatoire ; il ramène à exécution l'acte étranger ; dès lors, l'acte doit être préalablement déclaré exécutoire en France. — Berridge c. Bemberg et Cie. — Bordeaux, 2 juillet 1888, IV, p. 406.

2. *Forme. Action principale.* — L'exéquatur doit être demandé par voie d'action principale suivant les règles ordinaires de la procédure et débattu en audience publique et non par voie incidente. — Berridge c. Bemberg et Cie. — Ibid.

3. *Révision du fond. Non-lieu.* — Le juge français, saisi d'une demande d'exéquatur, ne doit pas réviser au fond la décision du juge étranger. Il doit se borner à vérifier si le juge étranger a fait une saine application des règles de la compétence, des principes d'ordre public reçus en France et de la loi qui régit les débats. — — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie, Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683. — Van Bœlen Strominger c. L. Roche et Cie. — Aix, 11 juillet 1888, IV, p. 165.

4. *Tribunaux français. Droit de révision. Formes de la demande.* — Les art. 546 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil donnent aux tribunaux français le droit de procéder à la révision des jugements étrangers dont l'exéquatur leur est demandé, à moins qu'il n'existe des

règlements internationaux proscrivant ou limitant ce droit. Dans ce cas, la demande d'exéquatur doit être présentée suivant les formes arrêtées et convenues entre les Etats contractants et, si ces formes ne sont pas observées, la demande doit, comme toute autre, être examinée par le juge français et subir les deux degrés de juridiction.— Cie des Deux-Pôles c. Trombetta et Carrara. — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264.

5. *Jugement espagnol. Révision au fond. Abordage entre étrangers. Impossibilité d'appliquer la loi française.* — En l'absence de traité international entre la France et l'Espagne, les tribunaux français, saisis d'une demande d'exéquatur d'un jugement espagnol, ont le droit de réviser le fond. Mais, pour l'appréciation du fond, en matière d'abordage survenu à l'étranger entre étrangers, ils n'ont pas à appliquer les fins de non-recevoir édictées par la loi française, qui n'existent ni dans la loi de l'abordeur, ni dans celle de l'abordé. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie. — Marseille, 19 avril 1887; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

6. *Compétence. Droit commun. Tribunal civil et cour d'appel.* — Une demande d'exéquatur, introduite sans lettres rogatoires et dans les termes du droit commun, doit être portée en première instance devant le tribunal civil, et en appel devant la cour. — Cie « les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara.— Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

7. *Tribunaux de commerce. Incompétence.* — Le tribunal de commerce étant une juridiction d'exception, on ne peut étendre sa compétence en dehors des matières qui lui sont spécialement soumises ; en conséquence, c'est aux tribunaux civils que doit être déférée une demande d'exéquatur qui constitue, à n'en pas douter, une difficulté d'exécution; peu importe que, dans ce cas, le tribunal soit amené à apprécier une question commerciale qui serait le fond du débat. — Cie des Deux-Pôles c. Trombetta et Carrara. — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264.

8 *Demande d'exéquatur ayant pour but l'exécution d'un jugement étranger. Tribunal de commerce. Incompétence. Cour. Droit d'évocation.* — La demande ayant pour but d'obtenir l'exéquatur de jugements rendus par un tribunal étranger, afin d'exécuter lesdits jugements sur un cautionnement consigné en France par la partie succombante, est une demande relative à une difficulté d'exécution, qui par elle-même sort de la compétence spéciale des tribunaux consulaires et qui soulève, en outre, des questions de droit international et de souveraineté qui n'ont pas été dévolues à ces derniers tribunaux. Il en est ainsi même lorsque la demande en exéquatur n'a été produite devant le tribunal de commerce qu'en réponse à une demande commerciale dont ce tribunal était compétemment saisi, par exemple une demande en mainlevée du cautionnement.. Mais, si la cour doit, pour la rigueur des principes, prononcer l'incompétence du tribunal de commerce, elle est compétente pour connaître elle-même du litige, par suite de la plénitude de juridiction qui lui est dévolue; elle peut, dès lors, si la cause est en état, évoquer le fond, en vertu de l'art. 473 du C. de pr. civ. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie. — Aix, 9 février 1888, III, p. 683.

9. *Cour d'appel. Evocation du fond. Inutilité de s'expliquer sur la compétence.* — Une cour d'appel française qui évoque le fond du consentement de toutes les parties, et qui modifie, en revisant le fond, le montant de la condamnation prononcée par le tribunal étranger, peut accorder l'exequatur, sans qu'il puisse être prétendu qu'elle doit s'expliquer explicitement sur la compétence du tribunal étranger en motivant ainsi sa propre décision. — Cie d'assurances maritimes « Les deux Pôles » c. Trombetta et Carrara.— Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

10. *France et Italie. Lettres rogatoires. Simple faculté. Inobservation. Procédure ordinaire. Défaut de nullité.* — Le traité de 1760 et la convention diplomatique de 1860 conclus entre la France et les Etats Sardes, et applicables aujourd'hui au royaume d'Italie, ont eu pour but, en stipulant que « les cours suprêmes déféreront de part et d'autre, en la forme de droit, aux réquisitions qui leur seront adressées à ces fins sous le nom desdites cours », de favoriser au profit des nationaux des deux pays l'exécu-

tion des jugements et arrêts rendus soit en France, soit en Italie, mais n'ont pu empêcher les demandeurs étrangers, qui se présentent devant la justice française, de se soumettre, s'ils le préfèrent, au droit commun et aux dispositions générales qui règlent les demandes d'exequatur d'un jugement étranger portées devant les juges français. Comme conséquence de ce principe, la demande d'exequatur n'a pas besoin, dans ce dernier cas, d'être appuyée de lettres rogatoires. — Cie d'assurances maritimes « Les deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

11. *France et Italie. Lettres rogatoire. Obligation.* — Le traité du 24 mars 1760 entre la France et la Sardaigne, et celui du 11 septembre 1860 entre la France et l'Italie portent que, « pour favoriser l'exécution réciproque des jugements et arrêts, les cours suprêmes déféreront de part et d'autre, à la forme de droit, aux réquisitions qui leur seront adressées à ces fins sous les noms desdites cours ». Dès lors, c'est aux cours d'appel, à l'exclusion de toute autre juridiction, qu'il appartient de statuer directement sur une demande d'exequatur, mais à la condition expresse d'avoir été saisies par des réquisitions ou lettres rogatoires émanées d'une cour souveraine. Cette forme de procéder est d'ordre public et il ne peut y être dérogé d'une manière quelconque. Par application de ces principes, la cour d'appel, annulant un jugement qui a prononcé l'exequatur, ne peut user de la faculté d'évocation écrite dans l'art. 473 du Code de procédure civile. — Ribard c. Viccetich et Riava. — Nîmes, 19 novembre 1886, II, p. 543.

12. Angleterre. — *Pouvoir du juge. Révision du fond.* — Un jugement étranger n'a aucune force exécutoire en Angleterre. Le juge a tout pouvoir pour réformer ce jugement tant en la forme qu'au fond. Le juge anglais peut ratifier un jugement étranger basé sur des principes qui ne sont pas acceptés en Angleterre. — Colonna c. Ernest Hausen et Cº. — Haute Cour de justice, 4 février 1886, I, p. 638.

13. Italie. — *Décisions étrangères. Force probante.* — Les décisions étrangères ont force probante en Italie quand elles ont été rendues authentiques suivant les formes voulues. — Cie Valéry c. Cie Florio. — Cass. de Florence, 22 février 1886, II, p. 730.

14. *Pouvoirs des tribunaux. Conditions intrinsèques de validité. Défaut de motifs.* — Tout étranger est admis à faire une demande d'exequatur devant les tribunaux italiens, sans qu'il soit obligé de produire aucun acte rogatoire. Dans les jugements d'exequatur, les Cours n'ont pas à connaître des conditions par lesquelles une sentence sera matériellement exécutable ; elles connaissent seulement des conditions intrinsèques qu'elles supposent nécessaires pour leur exécution ultérieure. Elles doivent donc connaître du défaut de motifs et refuser l'exequatur à une sentence qui a prononcé condamnation en se basant uniquement sur le défaut du défendeur. — Roselli c. Schulmann. — Cassation, Rome, 25 avril 1889, V, p. 396.

15. *Jugement français. Compétence en vertu de l'art. 14 du Code civil. Défaut de base.* — On doit refuser l'exequatur à la sentence du magistrat français qui s'est déclaré compétent uniquement en vertu de l'art. 14 du Code civil français, sans que le défendeur, sujet italien, ait en France un domicile ou une résidence ou ait contracté en ce pays l'obligation qui est la cause de sa condamnation. — Bollack Sarassini c. Antona Traversi. — Milan, 17 décembre 1889, V, p. 694.

Voir aussi : *Abordage maritime, Action, Appel, Assurance maritime, Compétence, Connaissement, Etranger, Fin de non-recevoir, Jugement, Traité.*

EXPERTISE.

CHAPITRE I

Législation.

1. France. — Expertises en douane. Modification à la liste des experts. — VII, p. 613.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

2. France. — *Nécessité. Appréciation des tribunaux.* — La clause

de non-garantie ne saurait avoir pour effet absolu de dégager l'armateur des fautes du capitaine et de l'équipage. En admettant même que cette clause n'ait pour effet que de faire tomber la présomption de faute qui pèse sur le transporteur, le tribunal de commerce ne doit pas ordonner une expertise, si les documents fournis aux débats suffisent pour démontrer la faute du transporteur et fournissent les éléments nécessaires pour évaluer le dommage causé. — Chargeurs Réunis c. Durand frères; Worms c. Labadie.— Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 198 et 200.

3. *Vice de forme. Simple renseignement.* — En admettant qu'une expertise soit nulle pour vice de forme, les juges peuvent toujours la consulter à titre de renseignement, surtout lorsqu'il s'agit d'un litige commercial et portant sur la preuve et les conséquences dommageables d'un quasi-délit. — Quillet ès-qualité c. Leveux. — Poitiers, 16 décembre 1889, V, p. 482.

4. *Expertise nulle. Validité comme attestation.* — L'expertise inopposable comme expertise n'a plus que la valeur d'une attestation à laquelle on peut opposer d'autres attestations. — Hallaust et Cie c. Cie des Bois de Domsjoë. — Nantes, 22 juillet 1887, II, p. 693.

5. *Expertise. Tiers non appelé. Tribunaux. Pouvoir de la lui opposer.* — Bien qu'une personne n'ait pas été appelée à une expertise, le tribunal peut néanmoins lui en opposer les résultats, quand cette expertise a eu lieu dans des circonstances et des conditions de régularité qui ne laissent aucun doute sur les constatations matérielles de l'expert. — Féraud d'Honnorat c. cap. Rowland et Vagliano. — Marseille, 28 septembre 1887, III, p. 718.

6. *Rapport d'experts. Tribunaux. Appréciation.* — Les tribunaux sont libres de ne pas admettre les conclusions d'un rapport d'experts, lorsque les bases de ces conclusions ne leur paraissent pas incontestables. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlanque. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720; Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

7. *Rapport d'experts. Base inexacte. Tribunaux. Appréciation.* — Les tribunaux sont libres de ne pas admettre les conclusions d'un rapport d'experts, lorsque des inexactitudes ont servi de bases aux conclusions de ce rapport. — Cap. Philip c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 5 juillet 1889, VI, p. 176.

8. *Experts amiables. Dissentiment. Défaut de constatation. Tiers expert. Validité. Délégués techniques.* — Lorsque, dans une expertise amiable, les deux experts nommés par les parties ont été autorisés à s'adjoindre un troisième expert, l'expertise n'est pas nulle parce que les deux premiers n'ont pas constaté, dans le procès-verbal, leur dissentiment et leurs opinions contradictoires avant la nomination du troisième expert. L'expertise n'est pas nulle, non plus parce que les experts, autorisés à s'entourer de tous renseignements, auraient fait procéder, sous leur responsabilité, des constatations par des délégués techniques choisis par eux; alors surtout qu'il est constant que les experts ont contrôlé eux-mêmes les constatations matérielles faites par leurs délégués. — Nantes, 26 février 1890, VI, p. 284.

9. *Expertise ordonnée contre les conclusions de l'une des parties. Jugement interlocutoire. Appel.* — Le jugement qui ordonne une expertise contrairement aux conclusions de l'une des parties qui, dès cette phase de la procédure, demandait à être mise hors de cause, doit être considéré comme interlocutoire; il est, dès lors, susceptible d'appel. — Cie Hâvraise Péninsulaire et Pierce, Becker et Ilardi c. Mourer. — Rouen, 4 mars 1887, III, p. 20.

10. *Jugement. Défendeur présent au serment. Absence d'acquiescement.* — Le fait, par une partie, d'assister à la prestation du serment des experts nommés par un jugement n'équivaut pas à un acquiescement, si rien, dans les circonstances de la cause, n'implique l'intention de renoncer au droit d'appel.— Cie Paris-Lyon-Méditerranée c. Transatlantique. — Alger, 11 février 1892, VII, p. 533.

11. *Code de commerce italien. Experts commerciaux. Désignation.* — Le Code de commerce italien attribue au président seul la désignation des experts en toute matières commer-

ciales. — Mazel c. Serra. — Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

12. *Capitaine. Représentation des chargeurs. Condition. Eloignement.*— Si le capitaine représente légalement les chargeurs à une expertise, c'est dans le cas où, vu leur éloignement, il serait sans utilité de les citer pour assister à une opération urgente par sa nature même et qui ne saurait être différée jusqu'après les délais de citation.—Mais il n'en est pas ainsi, lorsque les chargeurs sont à proximité du lieu de l'expertise et, en pareil cas, le rapport des experts ne peut leur être également opposé que lorsqu'ils ont été appelés à assister aux opérations de ces derniers. — Néanmoins le juge peut puiser dans ce rapport des éléments d'appréciation et d'instruction. — Ritter c. Cie Transatlantique et autres. — Seine 10 janvier 1894, X, p. 33.

13. *Expertise non contradictoire à l'étranger. Armateur.* — Une expertise non contradictoire, ordonnée par un consul de France à l'étranger, sur la requête du destinataire, n'est pas opposable au capitaine ou à l'armateur. — Lappas c. Cie British and Foreign et Cie Fraissinet. — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203.

14. *Expertise non contradictoire à l'étranger. Armateur.* — L'expertise à laquelle un réclamateur a fait procéder à l'étranger, ne peut être opposée au capitaine ou à l'armateur, lorsqu'elle n'a pas été faite contradictoirement avec le capitaine. Les juges français conservent d'ailleurs leur pouvoir d'appréciation. — Satin, Pinard et autres c. Barker et Cie Gén, Transatlantique. — Bordeaux, 20 mai 1887, III, p. 277.

15. *Assignation au domicile du représentant. Validité.* — L'assignation aux fins d'expertise est valable, même quand elle a été remise au domicile de la personne chargée par le défendeur de surveiller le déchargement. — Dreyfus et Cie c. Lapostolet frères et Certeux. — Rouen, 29 novembre 1886, II, p. 556.

16. *Compétence. Tribunal du lieu de déchargement.* — Le tribunal du lieu de déchargement de la marchandise peut en ordonner l'expertise, bien qu'il ne soit pas compétent pour connaître du fond du litige. — Ephrussi et Cie c. Bemberg et Cie.— Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654.

17. *Compétence. Tribunal du lieu de déchargement.* — Le tribunal du lieu où une marchandise doit être débarquée et livrée est compétent pour ordonner l'expertise de cette marchandise, alors d'ailleurs qu'il n'est pas question de la compétence sur le fond du litige. Il en est ainsi surtout quand il a été convenu que toute contestation devait être réglée par arbitrage amiable au lieu du débarquement, et que c'est à la suite du refus par l'une des parties de désigner un arbitre que l'autre partie s'est adressée au tribunal de ce lieu pour faire procéder à l'expertise. — Dreyfus c. Lapostolet et Certeux. — Rouen, 29 novembre 1886, II, p. 556.

18. *Compétence. Tribunal du débarquement. Incompétence au fond. Expertise.* — Le tribunal du lieu de débarquement de la marchandise peut en ordonner l'expertise, bien qu'il ne soit pas compétent pour connaître du fond du litige. — Lapostolet frères et Certeux c. Bemberg et Cie. — Paris, 28 mai 1887, III, p. 271.

19. *Incendie. Acides. Chargeur. Action contre l'armateur. Appel en garantie. Litispendance et connexité.* — Les exceptions de litispendance et de connexité ne pouvant être fondées que sur la priorité de l'instance introduite devant un autre tribunal, cette priorité se fixe par la date de la demande introductive d'instance, et l'on doit considérer comme telle une demande en nomination d'experts. Spécialement, si un incendie s'est produit sur un navire par le fait de l'embarquement de matières inflammables (en l'espèce des acides) inexactement déclarées , est compétent pour statuer sur la demande en indemnité des autres chargeurs contre l'armateur et sur l'appel du premier chargeur en garantie, le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre, malgré la désignation d'un autre tribunal par le connaissement. L'appelé en garantie ne saurait exciper, pour décliner la compétence du tribunal ainsi saisi, de ce qu'un des demandeurs aurait assigné la compagnie de transports devant le tribunal d'élection antérieurement à la demande sur laquelle il est appelé comme garant, alors que le tribunal dont il repousse la compétence avait

été le premier saisi par la demande de l'armateur contre les chargeurs en nomination d'experts. — Le Chartier c. Cie Gén. Transatlantique et Crailsheimer Felsenheld. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 535.

20. *Armateur. Demande d'expertise à l'arrivée. Clause d'exonération. Non-renonciation.* — L'expertise provoquée par l'armateur au port d'arrivée est un acte conservatoire, qui n'implique pas la renonciation au droit de se prévaloir de la clause d'exonération insérée dans le connaissement. — Compagnie des Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

21. *Affrètement. Mise à la disposition de l'affréteur. Retard. Dommages-intérêts. Evaluation.* — Lorsque des dommages-intérêts sont demandés en cas de retard dans l'arrivée du navire affrété, le juge n'est pas obligé d'ordonner une expertise pour les faire évaluer, s'il a pu former sa conviction d'après les faits de la cause et les pièces versées au procès. — Flornoy et fils c. Dambrung et autres. — Cassation, 28 octobre 1893, IX, p. 140.

22. *Navigabilité. Expertise en l'absence des affréteurs. Nouvelle expertise.* — L'expertise provoquée par le capitaine au port de charge en l'absence des affréteurs, sur la navigabilité du navire, n'est pas opposable à ces affréteurs, qui sont toujours en droit d'en demander une autre. — Raymond c. Bouchard et Vassiliadis. — Marseille, 12 juin 1891, VII, p. 51.

23. *Avaries. Présomptions de fautes contre le capitaine. Nécessité.* — Le destinataire ne peut obtenir une expertise ayant pour but de déterminer la cause, la nature et l'importance des avaries subies par ses marchandises, que s'il apporte un commencement de preuve ou une présomption de faute imputable au capitaine. — Rouzaud fils c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 31 octobre 1887, III, p. 579.

24. *Avarie. Expertise sur requête. Consignataires présents. Validité.* — Une compagnie de transports maritimes qui, à l'arrivée, voit la cargaison subitement envahie par l'eau, peut faire constater l'avarie, conformément à l'art. 106 du Code de commerce, par un expert nommé sur requête. Et cette expertise n'est pas nulle quand même le réceptionnaire de la marchandise, présent sur place et connu, n'y aurait pas été appelé. — Dufay et Gigandet c. Transport maritimes. — Marseille, 31 juillet 1891, VII, p. 303.

25. *Plusieurs destinataires. Mélange. Proportions.* — Lorsqu'il est prouvé que le mélange s'est opéré dans une des cales, il y a lieu de faire apprécier par un expert dans quelles proportions ce mélange a eu lieu, pour établir ensuite les droits respectifs de chacun. — Scaramanga Manoussi et Cie c. Cie des Docks de Marseille, Prével, Féraud d'Honnorat et cap. Watson. — Marseille, 23 juillet 1888, IV, p. 174.

26. *Fautes reprochées au transporteur au sujet de la qualité de la marchandise. Tromperie. Expertise contradictoire. Motifs suffisants.* — Lorsqu'un réclamateur allègue, dès le début de l'instance, que des fautes lourdes ont été commises à son préjudice par le capitaine et les transporteurs et qu'il prétend que les complaisances coupables de ces derniers ont rendu possible l'exécution d'une tromperie dont il a été victime sur la qualité de la marchandise, on peut voir dans ces allégations des motifs suffisants pour faire procéder à une expertise de la marchandise, contradictoirement avec le capitaine et les transporteurs. — Cie Hâvraise Péninsulaire et Pierce, Becker et Hardi c. Mourer. — Rouen, 4 mars 1887, III, p. 20.

27. *Vide pour plein. Contestation au départ. Expertise à l'arrivée. Inefficacité.* — Le capitaine qui a pris l'obligation de faire constater le vide au départ, engage l'armateur en reconnaissant ce vide contradictoirement avec les agents des chargeurs, et ne peut revenir sur cette reconnaissance en faisant procéder à une expertise au port d'arrivée. — Bertolotto c. C. P. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

28. *Capacité du navire. Procès-verbal d'expertise. Mention au rapport de mer. Equivalence.* — La production d'un procès-verbal d'expertise, relative à la capacité du navire, peut être suppléée par la mention de cette expertise dans le rapport de mer. — Cie Commerciale française c.

Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

29. *Jet à la mer. Expertise sur la base d'une vente publique. Escompte. Non-lieu à déduction.* — La valeur des marchandises jetées à la mer pour le bien et le salut communs et qui doivent être remboursées par l'avarie grosse ne doit subir la déduction d'aucun escompte, lorsque cette valeur a été fixée sur la base et suivant les conditions d'une vente publique et que les experts, qui ont estimé cette valeur, déclarent qu'ils ont entendu la fixer dans ces conditions. — Cap. Eldrige c. Dupasquier. — Hâvre, 12 juillet 1892, VIII, p. 334.

30. *Frais. Rétention sur le fret.* — Le destinataire qui se plaint d'un déficit ou d'une avarie est fondé à retenir sur le fret la somme nécessaire à acquitter les frais de l'expertise à laquelle il y a lieu de procéder. — Clamageran c. Touchard-Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VI, p. 140.

31. *Arrimage. Expertise judiciaire. Expertise du Lloyd. Préférence.* — Les constatations d'arrimage, faites à Marseille par les experts du Lloyd, en vertu d'une clause d'un connaissement, doivent être préférées aux appréciations d'un expert nommé sur requête, qui n'a vu la marchandise qu'après le débarquement. Il en est surtout ainsi, quand les appréciations du Lloyd sont confirmées par le rapport de mer. — Bouès c. Cie Puglia. — Marseille, 14 avril 1886, II, p. 42.

32. *Arrimage. Expert du Lloyd. Expert judiciaire. Préférence.* — Les constatations de bon arrimage, faites par un expert nommé sur requête et qui a pu visiter la marchandise à bord, telles qu'elles y avaient été arrimées, doivent être préférées aux énonciations contraires du rapport dressé par un expert du Lloyd, appelé par les parties à constater également l'arrimage du navire. Il en est ainsi surtout lorsque les appréciations de l'expert judiciaire sont confirmées par le rapport de mer, et que l'expert du Lloyd n'apporte, au contraire, aucune justification à l'appui de sa prétention d'attribuer une partie des avaries au vice d'arrimage. — Estrangin c. cap. Williams. — Marseille, 25 novembre 1886, II, p. 447 ; Aix, 27 avril 1887, III, p. 32.

33. *Vice d'arrimage. Preuve. Rapport d'experts. Rapport d'un capitaine-visiteur. Préférence.* — Lorsque des avaries sont constatées sur un chargement, les conclusions vagues et contradictoires de deux rapports d'experts, qui n'ont examiné la marchandise qu'après la mise à terre, ne constituent que de simples présomptions ne pouvant prévaloir contre les déclarations catégoriques d'un capitaine-visiteur qui a vu la marchandise avant son déchargement, pour faire admettre que les avaries sont la conséquence d'un arrimage défectueux dont le capitaine serait responsable. — Cie Hâvre-Paris-Lyon-Marseille c. cap. Volani et Cie d'assurances Gén. maritimes. — Rouen, 31 décembre 1894, X, p. 601.

34. *Constatations par un expert du Lloyd. Connaissement. Expertise judiciaire. Non-lieu.* — Il n'y a pas lieu à la nomination d'un expert judiciaire lorsque, selon une clause du connaissement, un expert du Lloyd maritime a constaté, à l'arrivée, le bon arrimage du navire. — Giraud frères c. cap. Boulduire. — Marseille, 28 février 1889, V, p. 66.

35. *Chargement sur le pont. Non-déclaration aux assureurs. Ignorance de l'assuré. Expertise contradictoire à l'arrivée. Absence de réticence.* — L'assureur ne peut reprocher aucune réticence à l'assuré qui n'a pas déclaré que la marchandise voyagerait sur le pont, si, d'une part, ce fait n'a pas été porté à sa connaissance et si, d'autre part, à l'arrivée, avant retirement, la marchandise a été l'objet d'une expertise à laquelle ont concouru les assureurs. — Tardieu c. Cyprien Fabre et Assureurs. — Marseille, 4 juillet 1892, VIII, p. 109.

36. *Navigabilité. Demande d'expertise par les assureurs. Voyages postérieurs à la souscription de la police. Irrecevabilité.* — Les assureurs ne sont point recevables à demander une expertise pour constater l'état de navigabilité du navire, lorsque, depuis la souscription de la police, ce navire a fait deux voyages et que les avaries qu'il a pu éprouver ne sont que l'effet naturel des mauvais temps. — Assureurs c. Verrier. — Marseille, 16 avril 1889, V, p. 72.

37. *Combustion spontanée. Vice propre. Preuve contraire.* — Le vice propre ne se présume pas, et c'est

l'assureur qui en excipe qui doit en faire la preuve. Spécialement, lorsqu'une marchandise a été avariée par une combustion spontanée, il suffit qu'il soit établi par expertise que cette combustion ne peut provenir du vice propre, pour que l'assureur soit tenu de l'avarie, quand même on ne pourrait préciser l'événement spécial qui en a été la cause. — Zouros c. Assureurs.— Marseille, 12 mai 1893, IX, p. 210.

38. *Classement d'avaries. Nomination amiable d'experts-répartiteurs. Sentence arbitrale. Assimilation impossible. Appel. Non-lieu.* — On ne peut, en matière arbitrale surtout, déroger au principe de l'appel comme voie de recours du droit commun, que dans le cas de renonciation formelle des parties. Mais il ne saurait être question d'appel sur une expertise amiable, qui, d'après la convention qui l'a précédée, ne devait avoir, dans l'intention des parties, aucun caractère définitif et obligatoire et ne constituait donc pas une sentence arbitrale proprement dite. Spécialement, si le capitaine du navire, dont le corps et la cargaison ont été avariés, et les assureurs de ce navire et de cette cargaison ont, par un accord amiable, confié à des experts-répartiteurs le soin d'opérer, s'il y a lieu, un classement d'avaries, et si ces experts ont conclu contre le classement, la difficulté peut être valablement portée par le capitaine devant le tribunal de première instance. Et les assureurs peuvent d'autant moins exciper de l'irrecevabilité de cette demande qu'ils l'ont eux-mêmes admise devant le tribunal en lui demandant l'homologation du rapport d'experts. — Assureurs c. cap. Delaplanche. — Rouen, 12 juillet 1893, IX, p. 465.

39. *Délaissement. Perte des trois quarts. Expert judiciaire. Réserves quant à des avaries imprévues. Demandeur. Preuve actuelle et certaine.* — C'est au demandeur en délaissement à établir que les dépenses à faire pour réparer le navire excédent les trois quarts de la valeur agréée. Par suite, s'il résulte d'une expertise judiciaire que les dépenses nécessitées par les avaries visibles n'atteignent pas cette proportion, et si les experts ont fait seulement des réserves quant à des avaries imprévues et sans importance qui pourraient se produire au cours des travaux, les dépenses afférentes à ces avaries ne sauraient rentrer en ligne de compte dans le calcul du montant des pertes, du moment que le demandeur n'établit pas ce montant d'une façon actuelle et certaine. — Taconet c. Assureurs. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 760.

40. *Délaissement. Perte des trois quarts. Expertise judiciaire. Observations du Lloyd.* — La valeur de l'estimation des pertes, faite par des experts judiciaires, ne saurait être affaiblie par les observations de l'ingénieur du Lloyd, portant sur ce que la cote primitive du steamer ne lui serait restituée que par certaines réparations non relevées par les experts, alors que l'assureur n'est tenu qu'à remettre le navire en bon état de navigabilité. — Taconet c. Assureurs. — Hâvre, 27 novembre 1894, V, p. 580 ; Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 760.

41. *Avarie. Protestation. Equivalents.* — L'expertise provoquée par le capitaine peut remplacer la protestation de l'article 435 ; mais il n'en est pas ainsi de la demande en justice, qui doit toujours être introduite dans le délai d'un mois. — Darbon c. Messageries maritimes. — Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36.

42. *Avarie. Prescription. Fins de non-recevoir. Expertise acceptée. Renonciation.*— Les fins de non-recevoir et prescriptions des articles 433, 435 et 436 du C. de com. ne sont pas d'ordre public, et les parties peuvent y renoncer. Spécialement, il y a renonciation par les parties à se prévaloir de la prescription annale édictée par l'article 433, lorsque, à l'occasion de l'incendie ayant détruit une marchandise à bord d'un navire, l'armateur et les réclamateurs ont été d'accord pour demander à justice de fixer la répartition de la somme provenant du sauvetage. — French c. Rose. — Hâvre, 26 avril 1887, III, p. 48.

43. *Avarie. Protestation. Requête en nomination d'expert. Equivalents.* — La protestation, exigée par les articles 435 et 436 du Code de commerce, peut résulter de tout acte impliquant refus de la marchandise. Elle résulte notamment du fait par le chargeur d'avoir présenté requête au consul de

France pour signaler les avaries et faire nommer un expert.— Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 192.

44. *Avarie. Protestation. Expertise. Déchéance couverte.* — La déchéance édictée par les articles 435 et 436 du Code de commerce pour défaut et pour nullité de protestation n'est pas d'ordre public et peut être couverte par l'abandon de la partie intéressée et notamment par le fait que cette partie s'est fait représenter à une expertise ayant pour but l'estimation du dommage. — La Plata c. Dussaud. — Bordeaux, 7 décembre 1892, VIII, p. 521.

45. *Abordage. Causes. Preuve. Expertise. Rapport de mer. Préférence.* — Pour apprécier les causes d'un abordage, il faut, avant tout, puiser dans les rapports de mer les données de la solution à intervenir. Un rapport d'experts ne peut avoir de gravité contre un capitaine que si la foi due au rapport de ce capitaine est détruite, soit par des mentions y contenues, démontrées erronées, soit par le rapport de mer adverse, soit par l'enquête ou tout autre document probant, reconnu exact et fondé. Mais on ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions, pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer. Notamment, le calcul approximatif du temps qu'un navire a dû mettre pour parcourir une certaine distance, pas plus que l'état des avaries constatées dans la coque de ce navire, ne peuvent suffire pour permettre de reprocher à son capitaine d'avoir marché, au moment de l'abordage, avec une vitesse supérieure à celle qui est indiquée dans son rapport de mer. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 30 janvier 1888, III, p. 720 ; Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.

46. *Abordage. Responsabilité commune. Rapport d'experts. Homologation. Chargeurs. Intervention. Recevabilité.* — Lorsqu'un premier arrêt a établi la responsabilité respective des coauteurs d'un abordage entre deux navires et a ordonné une expertise pour déterminer la quotité du dommage, les chargeurs de l'un de ces navires ont le droit d'intervenir dans une seconde instance introduite devant la Cour d'appel par le capitaine et l'armateur de ce navire, en vue de faire homologuer le rapport des experts et d'obtenir condamnation contre l'armateur de l'autre navire pour la somme mise à sa charge par l'expertise comme représentant sa part de responsabilité dans l'abordage. Non seulement les chargeurs peuvent demander que la partie de cette somme, qui représente le dommage à la cargaison leur soit directement attribuée, mais encore ils peuvent conclure à ce que le capitaine et l'armateur qui ont introduit l'instance soient eux-mêmes condamnés à leur payer la part de dommage à la cargaison qui leur incombe d'après l'expertise. — Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

47. *Acheteur et vendeur. Requête au président. Nullité.*— L'expertise, ordonnée sur requête présentée au président du tribunal de commerce, est nulle lorsque la contestation a lieu entre le vendeur et l'acheteur. Le demandeur réceptionnaire doit, pour faire expertiser valablement les marchandises vendues, actionner son vendeur devant le tribunal de commerce et faire nommer les experts par le tribunal contradictoirement. — Hallaust et Cie c. Cie des Bois de Domsjoë. — Nantes, 22 janvier 1887, II, p. 693.

48. *Représentant du vendeur. Absence de mandat spécial. Absence d'acquiescement.* — Si la présence du défendeur aux opérations d'expertise peut, dans certains cas, être considérée comme un acquiescement à la procédure suivie, il n'en est pas ainsi lorsqu'une personne, chargée uniquement de la vente, n'a fait que vérifier une partie des marchandises sans aucun mandat spécial et officiel des vendeurs. — Hallaust et Cie c. Cie des Bois de Domsjoë. — Ibid.

49. *Vente. Réfaction réglée par experts. Jugement. Condamnation pour deux motifs. Arrêt. Réformation sur un seul. Cassation.* — Lorsqu'un jugement déclare un vendeur responsable d'une réfaction réglée par des experts, par les motifs : « 1° que le certificat des courtiers jurés du port d'embarquement destiné à vérifier la qualité de la marchandise, n'offrait pas des garanties suffisantes d'exactitude et de sincérité ; 2° qu'en

supposant, d'ailleurs, que la marchandise fût saine, en apparence, au moment de l'embarquement, il en résulterait, dans tous les cas, qu'elle était infectée d'un vice caché », et que l'arrêt attaqué, pour réformer le jugement dont s'agit, s'est expliqué uniquement sur le premier de ces moyens et les a rejetés tous les deux, sans donner, sur le dernier, aucun motif à l'appui de sa décision, ledit arrêt doit être annulé pour défaut de motifs. — Pauwels et Debacker c. Dreyfus. — Cassation, 11 mai 1887, III, p. 11.

50. *Vente « coût, fret et assurance ». Expertise à l'arrivée. Droit pour l'acheteur.* — La clause « coût, fret, assurance » ne saurait priver l'acheteur de faire ordonner une expertise à l'arrivée de la marchandise, pour vérifier si elle est ou non conforme aux accords. — Peloux et Cie c. Chapuy. — Marseille, 1er février 1887, II, p. 574.

51. *Vente « coût, fret et assurance ». Vérification au port de départ. Expertise à l'arrivée.* — Dans une vente « coût, fret, assurance », quand il a été convenu, entre le vendeur et l'acheteur, que la bonne qualité des marchandises serait constatée au moment de leur embarquement, suivant un certificat officiel qui ferait foi entre les parties, le certificat qui a été délivré, à cet effet, après avoir été rédigé suivant les usages admis au lieu de l'embarquement, doit être considéré comme régulier. Ledit certificat doit, en outre, tenir lieu de la réception de la marchandise par l'acheteur lui-même et interdire à celui-ci la faculté de soumettre cette marchandise, une fois arrivée, à une expertise d'où dépendrait l'exécution de ses engagements. — Ephrussi c. Bemberg. — Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654.

52. *Vente « coût, fret et assurance ». Demande en résiliation pour vice propre. Long temps écoulé. Expertise impossible.* — Bien qu'une marchandise vendue « coût, fret et assurance », voyage aux risques et périls de l'acheteur, du jour même de l'embarquement, ce dernier n'en a pas moins le droit de refuser d'en prendre livraison, à l'arrivée, si elle n'est pas conforme aux conditions du marché. Mais, en pareil cas, il doit, pour conserver l'intégralité de ses droits, recourir, *sans retard*, à certaines mesures judiciaires, telles que la nomination d'un consignataire d'office et la désignation contradictoire d'experts. L'acheteur qui, ne prenant pas ces précautions, d'une part, reçoit la marchandise, en accomplissant le connaissement sans réserves éventuelles contre le transporteur, et, d'autre part, désigne, hors de la présence du vendeur, de concert avec les assureurs, des experts chargés de vérifier l'état de la marchandise transportée, fait acte de propriétaire ayant agréé la marchandise ; il est, en conséquence, irrecevable à demander la résolution de la vente pour vice caché de la chose vendue. — Albenque et Sifeteau c. Thévenard. — Bordeaux, 15 septembre 1887, III, p. 577.

53. *Douane. Déclarations suspectes. Procédure.* — Aux termes de l'article 2 du décret du 5 août 1810, les préposés des Douanes, qui suspectent la sincérité d'une déclaration, doivent surseoir à la saisie jusqu'après vérification de l'espèce et de la qualité de la marchandise par la commission d'experts dont la composition est réglée par ledit décret et par les lois des 27 juillet 1822 et 7 mai 1881, qui l'ont modifié. L'Administration des Douanes peut, dans ce cas, donner mainlevée de la marchandise au déclarant et dresser un acte conservatoire portant réserve expresse de ses droits et actions pour les suites à donner à l'affaire, suivant le résultat de l'expertise. Si la fraude est constatée, la demande formée par l'Administration en condamnation à la confiscation et à l'amende est recevable ; elle ne peut être écartée sous le prétexte qu'elle n'a pas été intentée dans les vingt-quatre heures qui ont suivi le procès-verbal. — Administration des Douanes c. Héritiers. — Cassation, 28 mars 1887, III, p. 257.

54. *Douane. Déclaration contestée. Expertise légale. Retenue des marchandises. Indemnité de 1 0/0. Transport aux entrepôts. Magasinage. Remboursement. Non-lieu. Loi du 9 floréal an VII.* — L'intérêt d'indemnité à raison de 1 0/0 par mois que le propriétaire de marchandises saisies par l'Administration des Douanes est fondé, aux termes de l'article 16, titre IV, de la loi du 9 floréal, an

VII, à réclamer à cette Administration au cas où la saisie est mal fondée, n'est dû en aucun autre cas que celui prévu par ledit article. Par suite, cet intérêt d'indemnité n'est pas dû au cas notamment où, l'Administration n'ayant pas fait saisir les marchandises, mais ayant usé simplement du droit de les retenir jusqu'à l'issue d'une expertise légale qu'elle a provoquée, dans les termes du décret du 5 août 1810 et des lois des 27 juillet 1822 et 7 mai 1881, pour contrôler les déclarations faites sur la nature desdites marchandises, cette expertise a confirmé l'exactitude de ces déclarations. L'Administration ne peut non plus, en pareil cas, et alors qu'aucune faute spéciale extrinsèque de l'expertise n'est relevée à sa charge, être condamnée au remboursement des frais de transport des marchandises aux entrepôts et de magasinage pendant la durée de ladite expertise. — Administration des Douanes c. Lafontan. — Cassation, 1er août 1894, X, p. 154.

55. *Déclaration en douane. Contestation sur l'espèce, l'origine et la qualité. Experts. Désaccord. Comité d'expertise légale. Tiers arbitre*. — Lorsqu'en cas de contestation sur l'espèce, l'origine et la qualité de produits déclarés en Douane, la Douane ayant requis l'expertise spéciale prescrite par les articles 19 de la loi du 27 juillet 1822 et 4 de la loi du 7 mai 1881, les experts choisis par les parties sont en désaccord, ce sont ces experts eux-mêmes que le comité d'expertise légale, chargé de remplir le rôle de tiers arbitre et de statuer en dernier ressort, doit s'adjoindre pour prononcer après les avoir entendus. Par suite, la décision prise par le comité d'expertise légale, sans que les experts choisis par les parties aient été entendus ni appelés, et avec l'adjonction d'autres experts, dans l'espèce de quatre experts désignés par le Ministre du Commerce, doit être annulée. — John Stuyt et Cie c. Administration des Douanes. — Cassation, 6 février 1894, IX, p. 709.

56. *Douanes. Absence de doute sur l'espèce ou la qualité de la marchandise. Expertise légale. Inutilité*. — Il n'y a pas lieu d'ordonner l'expertise légale de la marchandise importée, quand il n'existe aucun doute sur son espèce ou sa qualité. — Allemand c. Administration des Douanes. — Marseille, 4 juin 1887, III, p. 443.

57. *Vins. Suralcoolisation. Dégustation*. — Aux termes des lois combinées du 27 juillet 1822 et du 7 mai 1881, lorsqu'un désaccord surgit entre l'Administration des Douanes et les importateurs de vins suralcoolisés, le déclarant et la Douane doivent nommer chacun un expert, choisi sur la liste dressée par la Chambre de commerce de Paris, et dont l'avis est obligatoire, s'il est conforme. Et, ce n'est qu'à défaut d'accord que le comité d'expertise du ministère est appelé à statuer. Pour les vins suralcoolisés, le vinage ne pouvant se reconnaître par l'analyse chimique et ne se révélant que par la dégustation, l'expert de la Douane doit être nécessairement choisi parmi les négociants en vins. En conséquence, si la Douane, après désaccord survenu entre l'expert du déclarant et son expert chimiste, fait procéder à une expertise par le Ministère du Commerce, la décision des commissaires experts doit être annulée, à raison de l'irrégularité de la décision des experts amiables. — Cie Hâvraise péninsulaire les Douanes. — Rouen, 12 février 1891, VII, p. 54.

58. Allemagne. — *Avarie. Destinataire. Preuve contraire à l'expertise*. — Le destinataire a le droit de faire la preuve de l'avarie par toutes sortes de manières, et même en l'état d'une expertise qui conclut à l'absence d'avarie dans la marchandise.— Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

59. *Avarie. Art. 610. Délai. Commencement de l'expertise avant son expiration*. — Le réceptionnaire, qui se plaint d'une avarie survenue à la marchandise, doit faire procéder à une expertise, conformément à l'article 610 ; mais il suffit que cette expertise ait été commencée avant l'expiration du délai imparti par cet article. — Trib. sup. hans., 15 novembre 1892, VIII, p. 584.

60. *Abordage. Frais. Indemnité. Inclusion*. — Les frais d'expertise sont la conséquence de l'abordage et, comme tels, doivent être compris dans l'indemnité accordée à l'abordé par le tribunal. — Trib. sup. de l'Empire, 19 mars 1888, IV, p. 321.

61. Belgique. — *Retard. Refus. Appréciation des tribunaux*. — Le

point de savoir si une expertise doit être refusée pour cause de retard est, essentiellement une question de fait qui doit être jugée d'après les circonstances dans chaque cas déterminé. — Wietze Schnitema c. Hendrickx et Société Anonyme de remorquage à hélice. — Anvers, 25 février 1888, IV, p. 88.

62. *Expertise irrégulière. Valeur comme document.* — La preuve d'un quasi-délit commercial peut être faite par tous moyens de droit et même par présomptions. Il est permis aux juges de baser leur conviction sur une expertise irrégulière à laquelle il a été procédé dans des conditions de compétence et de sincérité qui commandent une confiance entière. — Veirmeiren c. Union des Remorqueurs Belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

63. *Quasi-délit commercial. Expertise étrangère à l'une des parties. Elément de preuve.* — Rien ne s'oppose à ce que le juge cherche, dans les constatations d'une expertise étrangère à l'une des parties, des éclaircissements et des éléments pour la solution du litige, quand il s'agit d'un quasi-délit commercial qui s'établit par tous les moyens, aucune règle spéciale n'étant à cet égard tracée par la loi. — Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois c. Pellemans. — Bruxelles, 26 janvier 1894, IX, p. 762.

64. *Expertise contradictoire lors de l'accident. Mode d'instruction non-obligatoire.* — Si une expertise contradictoire, faite dans un temps voisin de l'accident par des experts ayant les qualités techniques nécessaires, est une mesure d'instruction essentiellement utile et recommandable, aucune loi n'oblige un plaideur à recourir exclusivement à ce mode d'instruction, ni les tribunaux à n'admettre d'autres modes de preuve des causes et de l'importance du dommage. — Ziermer c. Tyck. — Anvers, 29 septembre 1894, X, p. 473.

65. *Abordage. Expertise non-contradictoire. Fin de non-recevoir. Absence.* — Dans la législation belge, le défaut d'une expertise contradictoire ne constitue pas une fin de non-recevoir à l'action en indemnité pour dommages causés par un abordage ; la loi anglaise et la loi suédoise ne sont pas sur ce point différentes de la loi belge.— Anvers, 6 novembre 1890, VI, p. 569.

66. *Abordage à l'étranger. Défendeurs étrangers. Compétence.* — Le tribunal est compétent pour ordonner une expertise même lorsque les défendeurs sont étrangers et que le quasi-délit (abordage), qui sert de base à l'action des demandeurs a eu lieu à l'étranger, cette expertise étant une mesure provisoire, même lorsqu'elle porte sur les causes de l'abordage. — De Decker et consorts c. cap. Tieman, cap. Zambelli. — Anvers, 12 février 1890, V, p.692.

67. *Expertise à l'étranger. Loi belge. Défaut de serment. Nullité.* — Quand un contrat est régi par la loi belge, l'expertise relative à l'exécution de ce contrat doit se faire à l'étranger conformément à la loi belge. Une expertise est nulle, quand les experts n'ont pas préalablement prêté serment ou que l'adversaire n'a pas été appelé à assister à leurs opérations, surtout alors que rien n'empêchait d'appeler l'adversaire à l'expertise. — Cap. Turpin c. Péchère. — Bruxelles, 18 février 1886, II, p. 65.

68. *Rapport d'experts. Absence d'erreurs. Force probante.* — Les faits constatés par experts (en l'espèce, une avarie par eau de mer) doivent être tenus pour vrais tant que l'autorité qui s'attache à leur rapport n'est pas affaiblie par des erreurs ou des contradictions. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

69. *Abordage. Dépositions. Rapport. Absence de mention. Notes des parties. Non-pertinence.*— Lorsqu'en dehors de ce que les experts ont consigné dans leur rapport, il n'existe au procès aucune constatation régulière des témoignages entendus durant l'expertise, les parties ne peuvent faire état de dépositions, dont la teneur n'est ni justifiée ni reconnue. — Cap. Kruger c. cap. Haak.— Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

70. *Abordage. Lecture du rapport. Contredits nouveaux. Investigations impossibles. Irrecevabilité.* — Il n'y a pas lieu, en matière d'abordage, de prendre en considération des contredits présentés pour la première fois longtemps après la lecture du rapport d'expertise, et sur lesquels on ne peut plus utilement faire des investigations.

— Chainage Discry c. De Cost. — Anvers, 9 septembre 1889, V, p. 526.

71. *Experts-arrimeurs. Fardage. Etat du navire.* — Les experts-arrimeurs n'ont pas seulement pour mission de voir si chaque marchandise est bien disposée et entourée du fardage d'usage, mais encore de s'assurer que l'endroit où la marchandise est arrimée est convenable à cet effet et que la marchandise ne peut pas s'y avarier. Lorsque le capitaine veut combattre les constatations des experts au sujet de l'état du navire, il importe qu'il réclame une nouvelle inspection avant le départ du navire. — Anvers, 10 décembre 1886, III, p. 92.

72. *Arrimage. Examen par des experts. Capitaine. Absence d'obligation légale. Présomption.* — Si un usage constant et admis à Anvers, usage sanctionné par la jurisprudence, a introduit cette procédure absolument utile et recommandable, en principe, aucune disposition légale n'oblige un capitaine à faire examiner son arrimage par des experts, ni conséquemment à faire déposer le rapport qui aurait été dressé, sauf à voir invoquer contre lui la présomption résultant du défaut d'expertise ou d'absence de rapport déposé, quand il est avéré qu'il y a un rapport des experts-arrimeurs et qu'on peut en effectuer le dépôt. — Meyer c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

73. *Faute du capitaine. Défaut de constatations dès l'arrivée. Déchéance.* — Le destinataire, qui ne prend pas immédiatement des mesures pour faire constater les faits dont il se plaint à charge du capitaine, est non-recevable à demander une expertise contre lui, ce spécialement quand le navire est entièrement déchargé et, *a fortiori*, quand il a été rechargé et qu'il a quitté le port. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

74. *Fret sur le vide. Chargement à cueillette. Expertise inutile.* — Dans le cas d'un navire chargeant en cueillette, une expertise ayant pour but de prouver le vide n'est pas nécessaire pour rendre la demande de fret sur le vide recevable ; il suffit que le capitaine ait protesté au cours du chargement. L'expertise n'est nécessaire que dans le cas d'un affrètement pour un plein et entier chargement. — Morel et Kennedy, Hunter et Cie c. Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

75. Egypte. — *Rapport. Additions. Modification.* — Aucune disposition de la loi n'interdit à un expert de rien ajouter à son premier rapport et de le modifier par un second, lorsqu'il le juge utile pour bien remplir sa mission. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

76. *Affrètement. Capitaine. Obligation de faire visiter le navire. Innavigabilité. Dommages-intérêts.* — Le capitaine doit, avant de prendre charge et aux termes de l'article 40 du Code de commerce maritime, faire visiter son navire par des experts nommés *ad hoc* par le tribunal, pour savoir si son navire est en état de naviguer, et, faute par lui d'avoir accompli cette formalité, il doit être, par application de l'article 43 du même Code, déclaré responsable envers le chargeur du préjudice que celui-ci a pu subir du chef d'avarie. En effet, le contrat d'affrètement, étant un contrat de louage, doit être régi par les principes généraux du louage pour tout ce qui ne fait pas l'objet de dispositions spéciales. Si donc le fréteur délivre à l'affréteur un navire innavigable, cette inexécution de la convention donne ouverture à sa résiliation avec dommages-intérêts, et l'affréteur est alors en droit de charger sur un autre bâtiment en se faisant indemniser du préjudice qui en résulte pour lui. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Ibid.

77. *Assurance. Avaries. Expertise judiciaire contradictoire. Justification suffisante.* — Lorsque la perte subie par l'assuré par accident de mer a été évaluée par une expertise ordonnée par justice et effectuée contradictoirement entre les parties, que l'évaluation a eu pour base la valeur qu'aurait eue la marchandise au moment de l'arrivée si elle était restée dans le même état qu'au départ, qu'elle a tenu compte des franchises que s'étaient réservées l'assureur et qu'elle ne dépasse pas la limite fixée pour l'assurance, l'assuré ne saurait être tenu à aucune autre justification à l'appui de sa demande. — Kirkor Gudukian c. Lloyd Bavarois et Cie

Russe de navigation à vapeur. — Alexandrie, 23 mai 1894, X, p. 796.

78. Grèce. — *Abordage. Expertise ordonnée avant la constatation des causes. Nullité.* — Le juge ne peut donner à un expert le pouvoir d'indiquer les causes d'un abordage, tant qu'il y a désaccord entre les parties sur les faits qui l'ont amené, car il ne saurait transférer son propre pouvoir et se substituer l'expert dans l'exercice de ce pouvoir. — Cie Panhellénique c. Cie Florio-Rubattino. — Athènes, arrêt 1756 de 1894, X, p. 637.

79. Italie. — *Avarie au navire. Estimation. Absence de serment. Nullité.* — Est nulle l'estimation des dommages arrivés au navire, si elle n'a pas été précédée de la prestation de serment. — Brignetti c. Société mutuelle Camogliese. — Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

80. *Innavigabilité. Expertise sur le lieu du sinistre. Force probante.* — L'innavigabilité du navire est suffisamment établie par une expertise régulièrement faite sur le lieu du sinistre, même à l'étranger, si, d'ailleurs, les assureurs n'apportent pas la preuve contraire. — Andreis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

81. *Assurance. Perte des trois quarts. Expertise. Frais de mise en état du navire. Nouvelle expertise. Classe au Registre. Frais de conservation.*— L'expertise, faite d'un commun accord entre l'assuré et la compagnie d'assurances Fiducia Ligure, aux termes de l'art. 34 de la police, à l'effet d'établir l'importance des frais nécessaires, pour mettre le navire en état de naviguer, ne fait pas obstacle aux droits de l'assuré de demander l'admission d'autres preuves par experts ou par témoins, pour établir les frais ultérieurs faits pour conserver au navire la classe qu'il avait au Registre italien, et qui doivent entrer dans le calcul de la perte des trois quarts. — Fiducia Ligure c. Massa. — Gênes, 22 décembre 1892, VIII, p. 607.

82. Norvège. — *Assurance. Condamnation du navire. Assureur. Transport du navire au lieu des réparations. Contestation de l'expertise. Déchéance.* — Lorsqu'un navire est condamné par la raison que, conformément à l'article 73 de la police générale norvégienne, les frais de réparation excéderaient les trois quarts de sa valeur d'assurance, l'assureur, après avoir fait transporter le navire dans un lieu où doivent s'effectuer les réparations, ne peut, pour se soustraire à la condamnation, remettre en question, dans ce dernier lieu, les déclarations des premiers experts concernant la cause et l'étendue du dommage.— Christiania, 20 janvier 1894, X, p. 802.

83. Pays-Bas. — *Rapport d'experts. Preuve testimoniale.* — La preuve testimoniale est admissible contre un rapport d'expert fait en vertu de l'article 493 du Code de commerce.— Ziewit et Cie c. French. — Rotterdam, 31 janvier 1885, II, p.479.

84. Tunisie. — *Double expertise. Conclusions différentes. Préférence.* — Entre deux expertises, dont les conclusions sont différentes, le tribunal doit s'attacher de préférence à celles de l'expert qui indique dans son rapport d'une manière précise et détaillée les constatations et vérifications faites par lui. — Lambert c. Cubisol — Tunis, 28 novembre 1889, V, p. 701.

85. *Résultats. Contestation. Expertise nouvelle.* — Les parties ont toujours le droit de contester les résultats d'une expertise et d'en demander une nouvelle, si elles le jugent nécessaire à leurs intérêts. — Lambert c. Cubisol. — Ibid.

86. *Capitaine. Assistance. Absence de déchéance.* — Le fait par le capitaine d'assister aux opérations d'une expertise ne constitue pas une renonciation à se prévaloir des articles 433 et 436. — Cap. Clark c. cap. Chandras. — Tunis, 25 octobre 1890, VI, p. 507.

87. *Vice d'arrimage. Expertise au départ et à l'arrivée.* — Un vice d'arrimage est suffisamment établi par deux expertises faites, l'une avant le départ, l'autre après l'arrivée du navire au port de destination. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

Voir aussi : *Abordage maritime, Armateur, Arrimage, Assistance, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Cassation, Commissionnaire de transports, Compétence, Compro-*

mis, Destinataire, Douane, Fin de non-recevoir, Fret, Jet à la mer, Navigation intérieure, Vente « coût, fret et assurance ».

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 45, 46, 60, 65, 66, 71, 79.
Acides, 19.
Acquiescement, 10, 48.
Affrètement, 21, 77.
Appel, 9, 38.
Armateur, 13, 19.
Arrimage, 31, 32, 33, 74, 89.
Assurance, 35, 36, 77, 81, 82.
Avarie, 14, 23, 24, 38, 39, 41, 43, 44, 58, 59, 77, 170.
Capitaine, 12, 23, 72, 73, 76, 86.
Capitaine-visiteur, 33.
Cassation, 50.
Chargement à cueillette, 74.
Chargement sur le pont, 35.
Chargeur, 12, 46.
Clause d'exonération, 20.
Code italien, 11.
Combustion spontanée, 38.
Compétence, 16, 17, 18, 66.
Connexité, 19.
Consignataire, 24.
Consul, 43.
Déchargement, 15, 16, 17, 18.
Délai, 61.
Délaissement, 39, 40.
Destinataire, 25, 58.
Dommages - intérêts, 21, 78.
Douane, 1, 53, 54, 55, 56.
Escompte, 29.
Etranger, 13, 14, 66, 67.
Expert-arrimeur, 77.
Expertise légale, 54, 55, 57.
Expert judiciaire, 31, 32, 34, 39, 40, 77.
Expert-répartiteur, 38.
Fardage, 71.
Fin de non-recevoir, 41-44, 65, 73, 82.
Frais, 30, 60, 81.
Fret, 30, 74.
Garantie, 19.
Incendie, 19.
Jet à la mer, 29.
Jugement, 9, 10, 50.
Litispendance, 19.
Lloyd 31-33, 40.
Loi belge, 67.
Mandat, 48.
Mélange, 25.
Navigabilité, 22, 36, 76, 80.
Nullité, 4, 47, 67, 78, 79.
Perte des trois quarts, 39, 40, 81.
Prescription, 42.
Preuve, 33, 37, 41, 45, 58, 63, 62, 68.
Procédure, 26.
Procès-verbal, 41, 44.
Protestation, 41, 44.
Qualité, 28.
Quasi-délit, 63.
Rapport de mer, 28, 45.
Rapport d'expert, 6, 7, 33, 43, 68-70, 75, 83.
Réfaction, 49.
Registre, 81.
Représentant, 15.
Requête, 24, 43, 47.
Retard, 61.
Réticence, 35.
Sentence arbitrale, 38.
Serment, 67, 79.
Tiers, 5.
Tiers-arbitre, 55.
Tiers-expert, 8.
Vente, 47, 48, 49.
Vente coût, fret et assurance, 50, 51, 52.
Vice propre, 37, 52.
Vide pour plein, 27.
Vins, 57.

EXPLOIT.

CHAPITRE I
Doctrine et législation.

1. France. — Saisie de navire. Assignation du propriétaire saisi. Formes. Délais. (M. Vidal-Naquet). — III, p. 496 et suiv.

2. Saisie de navire. Dénonce aux créanciers inscrits. Formes. Enonciations. (M. Vidal-Naquet). — III, p. 501 et suiv.

3. Significations à bord des navires étrangers. Visa des consuls inutile. — (Délibér. de l'ordre des avocats de Marseille, 15 juin 1887). — III, p. 248.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

4. France. — *Etranger. Assignation au domicile du représentant. Nullité.* — L'assignation donnée en France à un négociant étranger au domicile de son représentant est nulle. En conséquence, les frais du jugement de défaut pris sur cette assignation doivent rester à la charge de la partie qui l'a obtenu. — Wiener c. Ivaldi. — Marseille, 30 septembre 1886, II, p. 333.

5. *Assignation au domicile du représentant au déchargement. Validité.* — L'assignation aux fins d'expertise est valable, même quand elle a été remise au domicile de la personne chargée par le défendeur de surveiller le déchargement. — Dreyfus et Cie c. Lapostolet frères et Certeux. — Rouen, 29 novembre 1886, II, p. 556.

6. *Arrêt d'admission. Non-signification à domicile. Fin de non-recevoir. Non-lieu.* — Le défendeur en cassation ne saurait opposer une fin de non-recevoir fondée sur ce que l'arrêt d'admission n'aurait pas été signifié à son domicile légal, lorsque ce fait est dû aux indications inexactes contenues dans la copie du jugement attaqué, que ce défendeur a fait signifier lui-même. L'arrêt d'admission a pu être, dans ce cas, valablement signifié à la mairie du lieu où il a été impossible de découvrir le défendeur, bien que celui-ci résidât en Corse ; la signification au parquet n'était nullement nécessaire. — Douane et Cie Transatlantique c. Sabarros. — Cassation, 18 octobre 1886, II, p. 385.

7. *Signification au parquet. Visa du procureur général.* — Si l'art. 68 du Code de proc. civ. exige que l'huissier fasse, à peine de nullité, mention du visa tant sur l'original que sur la copie, l'art. 69, § 9, ne reproduit pas pour l'huissier l'obligation de mentionner, à peine de nullité, l'octroi du visa par le procureur général. Peu importe, dès lors, que la copie signifiée ne contienne que la mention d'une réquisition de visa, au lieu de la mention de l'octroi de ce visa, s'il a

été effectivement donné sur l'original. — Cie d'Assurances maritimes « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

8. *Capitaine étranger. Ajournement à bord. Intervention du parquet ou du consul. Convention franco-italienne.* —Le navire étant réputé le domicile des gens de mer, toutes assignations remises à bord à la personne assignée sont valables. Il en est ainsi notamment de l'assignation donnée, devant le tribunal de commerce d'Alger, au capitaine d'un navire italien, afin de voir nommer des experts appelés à faire leur rapport sur le montant de l'indemnité due aux armateurs d'un autre navire étranger, pour le sauvetage du premier bâtiment et son remorquage dans le port de cette ville. On objecterait vainement que, tout navire représentant le sol de la nation à laquelle il appartient, la signification de l'exploit aurait dû être faite par l'entremise du parquet et de l'autorité consulaire, ce principe de droit international n'étant admis qu'au point de vue des délits commis à bord et non en matière de commerce. On ne saurait opposer non plus la clause de la Convention consulaire franco-italienne du 26 juillet 1862, qui prévoit l'intervention des consuls, lorsqu'il s'agit de visites et recherches opérées à bord. — Martin et Marguand c. Mazella.— Alger, 3 décembre 1887, III, p. 729.

9. *Ajournement en simple police. Délai de 24 heures. Indication de l'heure.* — Aux termes de l'article 146 du Code d'instruction criminelle, la citation, en matière de simple police, ne peut être donnée à un délai moindre que vingt-quatre heures, à peine de nullité tant de la citation que du jugement qui serait rendu. En conséquence, doit être annulée la citation qui n'indique pas l'heure à laquelle elle a été notifiée, parce qu'il est impossible de vérifier si le délai de vingt-quatre heures prescrit par l'article 146 a été observé. — Soleiman Khovri et consorts c. Depas et Strauss. — Marseille, 15 mars 1887, III, p. 54.

Voir aussi : *Capitaine, Expertise, Fin de non-recevoir.*

EXTRABOULAGE. — Voir : *Capitaine, Déchargement.*

F

FACTURE.

1. FRANCE. — *Navire. Avitaillement. Fournisseur. Absence de visa. Décès du capitaine. Livres du fournisseur. Présomption. Renvoi devant arbitre.* — Lorsque la facture des fournitures faites à un navire n'a pas été, suivant l'usage, visée par le capitaine, et que le décès ultérieur de celui-ci ne permet plus d'obtenir une reconnaissance des fournitures faites, le fournisseur peut, s'il présente à l'appui de sa réclamation un livre régulièrement tenu, quoique ni côté ni paraphé, être admis à compléter sa preuve devant arbitre-expert par tous moyens de droit. — Bernasconi c. Bossière. — Nantes, 2 novembre 1889, V, p. 656.

Voir aussi : *Vente à livrer.*

FACTURES CONSULAIRES.

1. PÉROU. — Règlement sur les factures consulaires. — V, p. 458.

2. Législation des factures consulaires. (Décret du 30 décembre 1890). — VI, p. 610.

3. Nouveau règlement. — VII, p. 630.

Voir aussi : *Douane.*

FAILLITE.

1. FRANCE. — *Maison de commerce. Succursale à l'étranger. Liquidation judiciaire. Faillite postérieure de la succursale.* — Le jugement, qui prononce la liquidation judiciaire d'une maison de commerce ayant son siège social à Paris, prononce en même

temps celle de sa succursale, établie, dans l'espèce, à Valparaiso; et, si postérieurement la succursale de Valparaiso est mise en faillite, cette déclaration de faillite ne peut porter aucune atteinte au jugement de liquidation judiciaire, et le syndic nommé n'a aucune qualité légale pour intenter en France une action en revendication. — City Bank Limited et joints c. Liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Nantes, 17 juillet 1889, V, p. 364.

2. *Abandon d'actif. Acceptation. Assimilation à la faillite. Compensation.* — Lorsqu'un commerçant a fait de lui-même abandon de son actif à ses créanciers et nommé des liquidateurs pour en faire la répartition au marc le franc, si cet abandon a été accepté par les créanciers, il y a lieu d'appliquer à ce cas les principes de la faillite. Par suite, aucune compensation ne peut être opposée entre deux dettes dont l'une n'est devenue liquide et exigible que depuis cet abandon d'actif. — Postel c. Cie d'assurances « l'Equateur ». — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

3. *Navire. Construction à forfait. Constructeur. Faillite avant la livraison. Navire. Propriété de la masse.* — La construction à forfait d'un navire constituant une vente à livrer, et la propriété du navire en construction restant la propriété du constructeur tant que le navire n'est pas livré, si le constructeur tombe en faillite avant la livraison du navire, le contrat n'est pas rompu, le navire reste la propriété de la masse, et l'acheteur est créancier chirographaire des avances qu'il peut avoir faites au constructeur. — Frétigny c. syndic Bouraine. — Compiègne, 8 février, et Amiens, 28 mars 1889, V, p. 614. — *Contrà:* — Du soulier c. Oriolle. — Nantes, 13 janvier 1893, IX, p. 742.

4. *Faillite de l'armateur. Séquestre. Frais privilégiés. Créancier hypothécaire. Droit d'intervention.* — Le créancier ayant hypothèque inscrite sur le navire a qualité, en raison de son intérêt, pour intervenir dans l'instance sur la demande en paiement de frais privilégiés sur le même navire, dirigée contre le syndic de la faillite de l'armateur par le séquestre dudit navire ou tout autre créancier prétendant à un paiement par privilège. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cartier c. cap. Ray et syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

5. *Faillite de l'armateur. Assignation au capitaine. Syndic. Qualité pour répondre.*—Le capitaine, simple préposé de l'armement, n'a pas qualité pour répondre à une demande en paiement de sommes dues par le navire, l'armateur se trouvant représenté par le syndic. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cartier c. cap. Ray et syndic Hubeau. — Ibid.

6. *Chargeur. Faillite. Endossemen à son agent. Irrégularité.* — Lorsque les chargeurs sont en liquidation, les agents cessent d'être leurs mandataires et ne peuvent régulièrement endosser en leur nom le connaissement. — Robin Rondel c. Comptoir National d'Escompte de Paris. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

7. *Marchandises. Gage. Mise en magasin. Revendication impossible.* — En cas de faillite, les marchandises ne sont pas soumises au droit de revendication du vendeur non payé, lorsqu'elles sont entrées dans les magasins du créancier à qui l'acheteur les avait données en gage, la dation en gage équivalant à une vente conditionnelle. — Comptoir des Entrepôts et Magasins généraux c. Brodsky et Cie, Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris et liquidateurs Fouqué. — Hâvre, 29 avril 1889, V, p. 219.

8. *Marchandises. Commissionnaire. Gage. Vente judiciaire.*— La vente des marchandises comprises dans le gage d'un commissionnaire ne saurait être ordonnée judiciairement si le débiteur est mort en état de cessation de paiements, alors même que sa faillite n'aurait pas été prononcée. — Comptoir d'Escompte d'Anvers c. Dewulf-Cailleret et Van der Taelen. — Dunkerque, 17 juin 1889, V, p. 358.

9. *Traite. Mention « valeur en marchandises ». Faillite du tireur. Emission. Absence de provision.* — La simple mention « valeur en marchandises », apposée sur une traite, ne suffit pas à constituer, au profit du porteur, une affectation spéciale des marchandises représentées par cette traite, alors surtout qu'elle a été émise pendant la période suspecte de la

faillite du tireur. En dehors d'une affectation formelle, telle que l'endossement des connaissements, les marchandises restent à la disposition du tireur et tombent dans la masse à partager entre les créanciers de sa faillite. — Banque de Commerce Hongroise de Pesth c. Lacharrière, Noirclerc et Cie et consorts, Pisantz de Michaux et autres c. Lombard et autres. — Marseille, 26 février 1894, X, p. 446.

10. *Traites causées « valeur en marchandises ». Porteurs. Provision spéciale. Porteurs des connaissements. Endossemeuts irréguliers. Faillite du tiré. Préférence.* — Les tiers porteurs de traites causées « valeur en marchandises », qui ont fait des avances sur ces marchandises, sont en droit de les considérer comme la provision spécialement affectée à leur paiement. Les autres tiers auxquels les connaissements ont été postérieurement endossés ne sauraient leur être préférés au cas de faillite du tiré, alors que les endossements ont été irréguliers faute d'indication de la valeur, qu'ils ont été accomplis en fraude des droits des porteurs de traites et qu'enfin ils ont été consentis par un simple détenteur qui n'était pas propriétaire des titres. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Italian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et Tweedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

11. *Porteurs de traites provisionnées. Droit sur la faillite du tiré. Marchandises distinctes de son actif. Vente par tiers consignataire de justice.* — Les porteurs de traites provisionnées peuvent exercer leur droit exclusif sur la marchandise tant qu'elle ne s'est pas confondue dans l'actif du failli, et cette condition se trouve réalisée par la vente de la marchandise opérée par un tiers consignataire de justice. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Italian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et Tweedy et Cie. — Ibid.

12. *Porteurs de traites. Assignation au syndic. Syndic. Assignation à des parties nouvelles. Compétence.* — Lorsque des porteurs de traites ont assigné le syndic de la faillite de l'accepteur pour faire reconnaître leur privilège sur le prix de la cargaison d'un navire, et que, de son côté, le syndic a cité ces porteurs et les créanciers nantis des connaissements en nullité des nantissements antérieurs à l'ouverture de la faillite, on doit, sur la demande du syndic en règlement de juges, renvoyer l'affaire devant le tribunal du domicile du failli, alors surtout que la deuxième assignation, qui met en cause des parties nouvelles, a été donnée devant ce tribunal et que la contestation est née des agissements du failli qui a refusé de payer les traites par lui acceptées. — Syndic Hubeau c. Fould frères. — Cassation, 19 décembre 1893, X, p. 6.

13. *Police pour compte. Gage. Constitution. Correspondance. Rapport.* — Une police d'assurance « pour compte de qui il appartiendra » pouvant être valablement transmise en gage, moyennant simple correspondance, par le commettant au commissionnaire, lorsque cette transmission a eu lieu avant la faillite du commettant, les sommes perçues après la faillite, en vertu de la transmission, ne sont pas sujettes à rapport. — Syndic Cidely c. Borde. — Cass. 18 mai 1886, II, p. 10.

14. Angleterre. — *Affrètement au mois. Fourniture de charbon à la charge de l'affréteur. Faillite de l'affréteur. Capitaine responsable sans recours.* — Le capitaine, en cas de faillite de l'affréteur au mois, dans un affrètement où ce dernier doit fournir seul le combustible, est responsable envers le marchand de charbon des quantités qu'il a prises et pour lesquelles il a remis des traites sur son affréteur, et n'a aucun recours en remboursement ni sur le navire ni sur le fret. — Cap. Morgan c. La Castlegate St. Sh. Cy. — Chambre des Lords, 16 décembre 1892, VIII, p. 703.

15. *Armateurs conjoints. Faillite de certains d'entre eux. Affréteurs. Rupture du contrat.* — Quand des armateurs, conjointement avec d'autres armateurs, ont entrepris des transports pendant plusieurs années à effectuer tant sur leurs navires que sur les navires des autres armateurs conjoints, la faillite des premiers ne permet pas aux affréteurs de rompre le contrat quand les autres armateurs

sont en état de l'exécuter. — Wimster et Watson et consorts c. Burnley et Cº. — Cour de session d'Edimbourg, 15 février 1894, X, p. 95.

16. *Assureur. Faillite. Obligations intégrales.* — La faillite de l'assureur n'empêche pas le réassureur d'être tenu de lui payer l'intégralité de sa dette. Et cela est également vrai alors que, d'après la police, le réassureur ne devait payer l'assureur que de la façon dont l'assureur paierait l'assuré. — Western Insurance Cº c. Eddystone Marine Insurance Cie. — Hte Cour de justice, 27 février 1892, VIII, p. 122.

17. SUÈDE. — *Charbon. Fournitures. Paiement par traites. Absence de privilège.* — Le fournisseur de charbon, porteur de traites acceptées par l'armateur-gérant, ne peut opposer à la masse de la faillite de ce dernier aucun privilège sur le navire et le fret, sa créance ne pouvant être que personnelle comme liquidée par l'acceptation des traites. — Sundstrom c. Sand. — Cour supr. de Suède, 1er août 1889, V, p. 423.

Voir aussi : *Capitaine, Commissionnaire, Connaissement, Copropriétaire de navire, Fret, Navire, Pêche.*

FAIT DE PRINCE. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Prescription.*

FARDAGE. — Voir : *Affréteur, Capitaine, Chargeur.*

FARINES. — Voir : *Déchargement.*

FAUTE. — Voir : *Abandon, Abordage fluvial, Abordage maritime, Accident, Affrètement, Affréteur, Armateur, Arrimage, Assurance maritime, Assurance terrestre, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Billet de passage, Capitaine, Cassation, Charbon, Chargement, Chargeur, Charte-partie, Commissionnaire, Commissionnaire de transports, Connaissement, Consignataire du navire, Déchargement, Destinataire, Docks, Echouement, Epidémie, Fin de non-recevoir, Force majeure, Gens de mer, Innavigabilité, Mandat, Naufrage, Navigation, Pilotage, Port, Relâche, Remorquage, Surestaries, Transbordement, Vente, Vol.*

FAUX. — Voir : *Armateur, Commissionnaire, Connaissement, Prêt sur gage.*

FAVN. — Voir : *Capitaine, Fret.*

FIN DE NON-RECEVOIR.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Fins de non-recevoir en général.* — Chap. IV. *Avarie et manquant.* Sect. 1. *Généralité.* Sect. 2. *Forme et délai de la protestation.* Sect. 3. *Renonciation au bénéfice des articles 435 et 436.* — Chap. V. *Retard.* — Chap. VI. *Abordage.*

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Loi modifiant les art. 435 et 436 du Code de commerce (24 mars 1891). — VI, p. 627.

2. ESPAGNE. — Principes du Code de commerce espagnol. — V, p. 332.

CHAPITRE II
Doctrine.

3. FRANCE. — Art. 435 et 436 du C. de com. Abordage. Inobservation par le capitaine. Chargeurs. Parents des victimes. Défaut de déchéance (M. de Courcy). — III, p. 123.

4. La réforme des articles 435 et 436 du Code de commerce (X). — V, p. 444.

5. BELGIQUE. — Capitaine. Défaut d'expertise. Chargeurs. Réception de la marchandise et paiement du fret sans réserves (M. Jacobs). — I, p. 667.

CHAPITRE III
Fins de non-recevoir en général

6. *Art. 435 et 436. Application limitée. Déchet. Restitution du fret et frais supplémentaires.* — Les actions soumises à la fin de non-recevoir édictée par l'art. 436 du Code de comm. sont limitativement énumérées par l'art. 435 du Code de comm. L'action du réclamateur contre le capitaine a raison du déchet subi par la marchandise tombe sous l'application des art. 435 et 436; elle est non recevable si la de-

mande en justice n'a pas été intentée dans le mois de la protestation. Au contraire, n'est pas soumise aux fins de non-recevoir des art. 435 et 436 l'action qui a pour objet la restitution de fret et frais supplémentaires indûment perçus. — Delory c. Cie Cunard. — Hâvre, 13 avril 1886, II, p. 31.

7. *Manquant. Demande en réduction de fret. Art. 435. Inapplication.* — L'action ayant pour objet la diminution d'une partie du fret correspondant au manquant ne saurait être assimilée à une action ayant pour base un dommage à la marchandise. En conséquence, le destinataire n'est pas tenu, pour demander la réduction du fret au sujet des manquants, de remplir les formalités de protestation de l'art. 435 du Code de commerce. — Pearson c. Ducas. — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403.

8. *Entreprise de transport du Hâvre à Trouville. Transport de voyageurs. Commerce maritime. Art. 435. Application.* — Le décret du 24 février 1869 ayant fixé les limites entre la mer et la Seine à son embouchure par une ligne tracée du cap de la Hève, sur la rive droite, à un point un peu en aval de Barville, sur la rive gauche, on doit considérer comme une opération de commerce maritime le transport de voyageurs avec bagages de Trouville au Hâvre, en aval de cette ligne. La compagnie qui a l'entreprise de ce transport peut invoquer les fins de non-recevoir de l'article 435 du Code de commerce. — Cie des Bateaux de Caen c. Montgomery Moore. — Cassation, 19 mars 1894, X, p. 145.

9. *Vice d'arrimage. Défaut de constatation.* — L'affréteur ne peut être admis à se plaindre de vices d'arrimage qu'il a négligé de faire constater régulièrement avant le commencement du déchargement. — Cap. Krutzfeldt c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

10. *Chargement sur le pont. Réception sans réserves.* —Le capitaine, qui charge une marchandise sur le pont sans autorisation spéciale, commet une faute; mais la réception sans réserves par le destinataire éteint toute action contre le transporteur, à raison des avaries survenues par suite de ce chargement. — Tardieu c. Cyp. Fabre et Assureurs. — Marseille, 4 juillet 1892, VIII, p. 109.

11. *Affrètement pour plein et entier chargement. Capitaine. Non-chargement de la pontée. Affréteur. Absence de mise en demeure. Absence de réserves au connaissement. Déchéance.* — Lorsque, un navire ayant été affrété pour aller prendre dans un port un plein et entier chargement, le capitaine, devant l'imminence du gel et dans la crainte de ne pouvoir effectuer son retour, a, le chargeur dûment prévenu, mis à la voile sans avoir chargé la pontée, contrairement aux conditions de son contrat, l'affréteur ne peut lui réclamer, à titre d'indemnité, le montant du fret afférent aux marchandises non chargées, s'il a ratifié la conduite du capitaine en ne lui faisant tenir en temps utile aucune mise en demeure de compléter son chargement, et si les connaissements ne contiennent aucune réserve expresse à cet égard. Une protestation faite par le chargeur, touchant les lenteurs du chargement, pendant qu'il s'accomplissait, ne saurait suppléer, à ce point de vue, une mise en demeure spéciale. — Gaffinel c. cap. Radimiri. — Marseille, 8 mars 1895, X, p. 794.

12. *Navire. Portée insuffisante. Capitaine. Déclaration écrite au port de charge. Protestation inutile.* — Le capitaine qui, au port de charge, déclare formellement par écrit que son navire ne peut plus rien recevoir, dispense par cela même le chargeur de toute protestation à raison de l'insuffisance de portée du navire. Il ne peut donc, en pareil cas, et lorsqu'il est actionné en dommages-intérêts au port de reste, opposer à son consignataire aucune fin de non-recevoir. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli. — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658.

13. *Jugement contre le capitaine. Mandat révoqué. Inefficacité à l'égard de l'armateur et du capitaine actuel.* — La procédure suivie et le jugement pris contre l'ancien capitaine d'un navire depuis qu'il a cessé ses fonctions ne peuvent être opposés ni au capitaine actuel ni aux armateurs et ne peuvent créer un titre utile pour arriver à la saisie du navire, alors surtout que les prétendus créanciers du navire savaient, lors de l'assignation, que le capitaine avait cessé ses fonctions.

— Prévost et Cie c. Furness. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 165.

14. *Fret sur le vide. Défaut de mise en demeure. Troubles politiques. Absence de déchéance.* — Le depart du navire sans mise en demeure à l'affréteur ne saurait constituer une fin de non-recevoir à l'action en paiement du fret, si cette omission se justifie par ce fait que la mise à la voile a eu lieu au milieu de troubles politiques. Dans ces circonstances, la protestation, faite par le capitaine à son départ, peut tenir lieu d'une mise en demeure. — Cie Commerciale Française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

15. *Règlement d'avaries communes. Armateur. Mandataires. Fin de non-recevoir encourue. Responsabilité.* — Le propriétaire d'un navire, qui a chargé des mandataires de faire régler des avaries avec mission spéciale de surveiller la procédure à suivre pour arriver au règlement, est fondé à agir en dommages-intérêts contre ses mandataires lorsque la procédure a été si négligemment suivie par eux que l'action du propriétaire s'est vue écartée par une fin de non-recevir tirée de l'art. 435 du C. de com. pour n'avoir pas été introduite dans les délais prévus par cet article. En pareil cas, le propriétaire a droit, non-seulement à la somme qu'il a perdue par la faute de ses mandataires, mais encore aux intérêts de ladite somme à dater du jour où la demande en paiement des avaries aurait dû être introduite par eux, puisque la condamnation prononcée eût remonté à ce jour et eût été productrice d'intérêts. — Hansen c. Mutel, Alibert, Adam et Cie. — Douai, 7 juin 1894, X, p. 389.

16. *Avaries communes. Absence de délibération.* — Si l'absence de délibération n'est pas admise par la jurisprudence comme une fin de non-recevoir absolue, il est tout au moins nécessaire de la justifier par l'urgence du péril. — Cap. Williams c. Lemaire frères et Assureurs. — Dunkerque, 9 avril 1888, IV, p. 26.

17. *Assurance. Délaissement. Vente du navire. Déchéance.* — L'assuré qui, après le sinistre, fait procéder à la vente du navire sans le consentement des assureurs, se trouve déchu de la faculté de délaisser. — Cousteau c. la Providence Maritime. — Bordeaux, 19 février 1887, III, p. 436.

18. *Vente à livrer fin d'un mois. Retard. Défaut de mise en demeure avant livraison. Déchéance.* — La vente de marchandises à livrer à une époque déterminée, soit fin d'un mois, ne peut être résiliée faute de livraison à l'époque indiquée, si l'acheteur n'a pas mis son vendeur en demeure avant que celui-ci ait fait l'expédition de la marchandise. Le laisser pour compte, même en cas de retard dans les marchés à livrer à terme, n'est valable qu'après mise en demeure. Dans tous les cas, l'acheteur ne peut demander la résiliation, lorsque, postérieurement à l'expiration du délai de livraison, il a reçu la facture du vendeur lui annonçant l'expédition, s'il n'a alors élevé aucune protestation. — Bonfait c. Luminais Auzary et Cie. — Hâvre, 16 août 1893, IX, p. 508.

19. *Vente « coût, fret, assurance ». Acheteur. Défaut de précautions pour sauvegarder ses droits. Demande en résiliation. Déchéance.* — Bien qu'une marchandise vendue coût, fret et assurance, voyage aux risques et périls de l'acheteur, du jour même de l'embarquement, ce dernier n'en a pas moins le droit de refuser d'en prendre livraison, à l'arrivée, si elle n'est pas conforme aux conditions du marché. Mais, en pareil cas, il doit, pour conserver l'intégralité de ses droits, recourir, *sans retard*, à certaines mesures judiciaires, telles que la nomination d'un consignataire d'office et la désignation contradictoire d'experts. L'acheteur qui, ne prenant pas ces précautions, d'une part, reçoit la marchandise, en accomplissant le connaissement sans réserves éventuelles contre le transporteur, et, d'autre part, désigne, hors de la présence du vendeur, de concert avec les assureurs, des experts chargés de vérifier l'état de la marchandise transportée, fait acte de propriétaire ayant agréé la marchandise ; il est, en conséquence, irrecevable à demander la résolution de la vente pour vice caché de la chose vendue. — Albenque et Sifeteau c. Thévenard. — Bordeaux, 15 septembre 1887, III, p. 577.

20. *Douane. Demande non intentée dans les 24 heures du procès-verbal. Acte conservatoire.* — Si une fraude est constatée, dans une déclaration, la

demande formée par l'Administration de la Douane en condamnation à la confiscation et à l'amende est recevable, sans pouvoir être écartée sous le prétexte qu'elle n'a pas été intentée dans les vingt-quatre heures qui ont suivi le procès-verbal. — Douanes, c. Héritier. — Cassation, 28 mars 1887, III, p. 257.

21. *Mandataire. Appel en garantie. Fin de non-recevoir tirée de sa qualité. Jugement. Omission de statuer. Requête civile.* — Est susceptible d'être attaqué par la voie de la requête civile le jugement qui a omis de statuer sur la demande d'une partie, qui, appelée en garantie dans une action en justice, a opposé une fin de non-recevoir tirée de sa qualité de mandataire. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893, X, p. 233.

22. *Contredit. Appel. Conclusions à la barre. Suffisance.* — Si, en cas de contredit, l'appel doit être signifié, à peine de nullité, au domicile de l'avoué, la fin de non-recevoir tirée de l'inobservation de cette règle est couverte par des conclusions sur le fond prises à la barre de la Cour et ultérieurement signifiées. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

23. Allemagne. — *Voiturier. Perte des marchandises. Paiement par les assureurs. Absence de fin de non-recevoir.* — La responsabilité du voiturier, en cas de perte ou détérioration de la marchandise, en vertu des art. 395 et 396, n'est en aucune façon modifiée par l'existence du contrat d'assurance, ni par le paiement fait en vertu de ce contrat. Le paiement fait par l'assureur éteint une obligation tout à fait distincte. Sans doute, si l'assureur et le voiturier venaient à payer tous deux l'indemnité, il en résulterait un *lucrum* pour l'*accipiens*, mais ce fait n'autoriserait la répétition que de la part de l'assureur et non de la part du voiturier ; cela est si vrai, que, dans le cas où l'assureur renoncerait à exercer la répétition, le voiturier ne pourrait élever aucune prétention sur le *beneficium* obtenu par l'*accipiens*. Il ne pourrait réclamer que si l'assureur avait payé dans *son* intérêt, c'est-à-dire pour l'exonérer, lui, voiturier, de sa responsabilité légale. — Cap. Klauss c. Robert Carr. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

24. Belgique. — *Fautes du capitaine. Défaut de constatation dès l'arrivée. Demande d'expertise. Déchéance.* — Le destinataire, qui ne prend pas immédiatement des mesures pour faire constater les faits dont il se plaint à charge du capitaine, est non recevable à demander une expertise contre lui, ce spécialement quand le navire est entièrement déchargé et, *a fortiori*, quand il a été rechargé et qu'il a quitté le port. — Meyers c. cap. Inverson. — Anvers, 13 novembre 1893, IX, p. 749.

25. *Embarquement inférieur à la quantité stipulée. Affréteur. Protestation nécessaire.* — Quand le navire charge moins que la quantité stipulée, l'affréteur se rend non recevable à réclamer des dommages-intérêts contre le capitaine, s'il dresse la formule du connaissement et la soumet à la signature du capitaine sans faire aucune protestation contre ce dernier, et sans le mettre en demeure de prendre le complément de la cargaison. La circonstance que le facteur de l'affréteur est le vendeur de la marchandise chargée est sans influence sur la qualité de mandataire vis-à-vis du capitaine. Versprœuwen c. cap. Winter. — Bruxelles, 16 juillet 1885, II, p. 67.

26. *Assureurs. Pourparlers tardifs. Déchéance.* — Des actes personnels faits par les assureurs, des pourparlers ou une renonciation expresse rendent sans doute inutile la signification du protêt, ou couvrent la nullité résultant de l'inobservation de cette formalité. Mais, pour qu'il en soit ainsi, il faut une renonciation formelle et certaine ; on ne saurait admettre notamment des pourparlers commencés après l'expiration des délais, c'est-à-dire à une époque où la fin de non-recevoir était déjà acquise. — Werspreuven-Wilmotte c. Assureurs. — Bruxelles, 29 octobre 1887, III, p. 474.

27. *Bateau d'intérieur. Pavillon hollandais. Voyage sur Anvers. Défaut de protêt. Absence de fin de non-recevoir.* — La circonstance qu'un bateau d'intérieur bat pavillon hollandais et que, par suite, son voyage sur Anvers est, d'après l'article 748 du Code de commerce hollandais, assimilé à une navigation maritime, ne

change pas la nature du bâtiment ; il reste bateau d'intérieur ; la fin de non-recevoir tirée du défaut de protêt dans les 24 heures ne lui est donc pas applicable. — Van den Eeden c. Muy et Letzer. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 72.

28. *Saisie-arrêt sur le fret. Contestations par un tiers. Exceptions opposables au capitaine. Saisissant. Efficacité à son égard.* — Si, en faisant pratiquer saisie-arrêt à charge de son débiteur, le créancier agit en vertu d'un droit qui lui est propre, il n'en est plus de même lorsqu'en suite de la saisie pratiquée, il y a lieu de débattre soit avec le tiers saisi, soit avec d'autres intéressés, la réalité des droits de son débiteur sur les deniers saisis ; dans cette hypothèse, le créancier saisissant agit aux lieu et place du débiteur saisi et demeure soumis à toutes les exceptions qui pourraient être opposées à celui-ci. Ainsi, la fin de non-recevoir qui pourrait résulter, pour un capitaine de navire, de ce qu'il a signé librement et en pleine connaissance de cause la charte-partie et qu'il ne peut, dès lors, en contester la sincérité soit quant à la date, soit quant aux énonciations qu'elle renferme, peut être également opposée aux créanciers qui ont saisi-arrêté le fret à charge du capitaine. — Forwood Brothers et Cie, Barned Lewis Lionel et cap Tom c. Stuart Williams et Cie et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

29. *Firme. Existence légale. Moyen au fond.* — La contestation de l'existence légale d'une firme est une fin de non-recevoir ou exception péremptoire du fond, qui peut être opposée en tout état de cause. — Paranhos Wright et C° et Potter, Twelves et C° c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

30. Egypte. — *Navire innavigable. Affréteur. Connaissance. Simple visite. Déchéance.* — L'armateur ne saurait être déchargé de toute responsabilité pour le mauvais état du navire que si l'affréteur, ayant connu cet état lors du départ, y a passé outre, et doit être réputé avoir entrepris le voyage à ses risques et périls. Une simple visite de l'affréteur ne suffirait pas à créer cette présomption. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

31. Grèce. — *Assureurs. Navire échoué. Possibilité de le réparer. Fin de non-recevoir. Preuve.* — La prétention de l'assureur, que le navire échoué peut être relevé et réparé, constitue une fin de non-recevoir opposée à la demande principale ; dès lors, quand l'innavigabilité du navire est établie, c'est à l'assureur qu'il incombe de prouver la possibilité de le relever et de le réparer. — Cie «l'Ancre» c. Proco. — Athènes, 17 juin 1887, III, p. 491.

32. Norvège. — *Fret de distance. Capitaine. Omission de l'exiger. Action contre l'assureur. Déchéance. Question de fait.* — Le capitaine qui, en cas de naufrage, omet d'exiger le fret de distance des propriétaires de la cargaison est, en principe, déchu du droit de réclamer à l'assureur une indemnité pour la perte du fret. Mais, s'il établit que, d'après les circonstances, il n'a commis aucune faute en n'exigeant pas le fret de distance, et que sa conduite lui a été conseillée par des personnes sérieuses du lieu où le navire a fait naufrage, il peut agir contre l'assureur. — Christiania, 15 février 1894, X, p. 804.

33. Portugal. — *Fret non payé par le destinataire. Capitaine. Omission des précautions d'usage. Recours contre l'affréteur. Exceptions.* — Le capitaine qui a déchargé les marchandises, sans se faire payer le fret, les avaries ou autres frais, ou sans employer les précautions usitées dans le lieu de la décharge, perd son droit contre l'affréteur ou le chargeur, si celui-ci prouve qu'il a tenu compte du montant au réceptionnaire, ou qu'il ne pourrait se le faire rembourser par suite de la faillite de ce dernier. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

CHAPITRE IV
Avaries et Manquant.

Section 1
Généralités.

34. France. — *Destinataire. Défaut de protêt dans les 24 heures. Déchéance.* — Le destinataire qui a reçu des marchandises avariées, mais qui n'a pas eu soin de formuler sa protestation dans les 24 heures, est déchu de tout recours soit contre l'ar-

mateur, soit contre ses assureurs. — Lappas c. Cie British and Foreign et Cie Fraissinet ; — Marseille, 22 juillet 1887, III, p. 203. — Cap. Romallo c. Société des Grands Moulins de Corbeil ; — Rouen, 26 août 1887, III, p. 288.

35. *Marchandise. Réception sans protestation. Déchéance.*— La réception de la marchandise sans protestation ni réserves et la remise du connaissement éteignent toute action contre le transporteur. — Darbon c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 18 avril 1891, VII, p. 36.

36. *Obligation de protester. Fondement. Présomption de réception.*— L'obligation imposée au destinataire de protester et de faire suivre sa protestation d'une demande en justice, à peine de forclusion, est basée sur une présomption de réception de la marchandise.— Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

37. *Manquant. Art. 435. Application.* — L'article 435, par la généralité de ses termes, comprend aussi bien le manquant dans la livraison que le dommage provenant de la détérioration.— Cap. Milnes c. Rœderer ;— Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706. — Cap. Williams c. Estrangin ;— Cassation, 13 février 1889, IV, p. 625. — Cap. Hollman c. Simon ; — Aix, 5 novembre 1889, V, p. 353. — Cap. Vaughan c. Bourgette et Méry ; — Nantes, 20 septembre 1889, V, p. 655. — Albretsen c. Perraud ; — Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414. — Pearson c. Ducas ; — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403. — Desgrand c. Fraissinet et Micrulachi ;— Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 48. — Cie Transatlantique c. Baze ; — Alger, 4 janvier 1893, IX, p. 495.

Contrà : — Estrangin c. cap. William.— Marseille, 25 novembre 1886 ; Aix, 27 avril 1887 ; II, p. 447 ; III, p. 32.

38. *Manquant. Protestation signifiée pour chef d'avaries.* — Lorsque des destinataires exercent une action en délivrance de leurs marchandises, le transporteur ne peut leur opposer qu'ils n'ont protesté, aux termes des art. 435 et 436 du C. de com. que pour le chef d'avaries, si, d'ailleurs, au moment de leur protestation, lesdits destinataires devaient penser que la livraison de leurs marchandises leur serait offerte et qu'ils auraient, dès lors, à exercer, non pas une action pour manquant, mais bien un action en indemnité pour avaries. — Faure frères c. C. Hâvraise Péninsulaire. — Bordeaux, 12 janvier 1888, III, p. 713.

39. *Réception après expertise. Absence de déchéance.* — La fin de non-recevoir édictée par les art. 435 et 436 du C. de com. n'est pas opposable quand le destinataire n'a pris livraison qu'après expertise contradictoirement faite avec le représentant de l'expéditeur. — Satin c. Henry, Le Roy et Ripol. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 565.

40. *Fret exigé avant la délivrance. Paiement. Absence de déchéance.* — L'accomplissement du connaissement ne peut élever de fin de non-recevoir contre le réclamateur, quand il est constant que l'armateur a exigé le paiement du fret avant la délivrance de la marchandise. — Ludemann c. Cie des Chargeurs-Réunis ;— Hâvre, 26 novembre 1889, V, p. 500. — Lemer c. Chevillote frères;— Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 173.

41. *Art. 435 et 436. Armateur. Profit.* — La fin de non-recevoir que les art. 435 et 436 du Code de commerce accordent au capitaine contre le destinataire qui a reçu la marchandise sans protestation, ou dont la protestation n'a pas été signifiée dans les vingt-quatre heures ni suivie d'une action en justice dans le mois, peut être invoquée par l'armateur, dont le capitaine est le représentant. — Cie de Navigation Mixte c. Desesquelles. — Cassation, 5 avril 1886, II, p. 14.

42. *Défaut de protestation. Expéditeur. Déchéance.* — L'expéditeur. poursuivi par le destinataire pour dommages et avaries, est irrecevable à recourir en garantie contre le capitaine ou l'armateur, si la marchandise a été reçue et le fret payé sans protestations, au port de destination. — Satin c. Henry, Le Roy et Ripol. — Hâvre, 15 décembre 1886, II, p. 565.

43. *Art. 435. Commissionnaire transitaire.* — La fin de non-recevoir de l'art. 435 est restreinte aux cas limitativement énumérés par cet article et ne saurait, dès lors, profiter au commissionnaire transitaire. — Sa-

tin c. Henry, Le Roy et Ripol. — Ibid.

44. *Protestation par le transitaire. Délai légal. Déchéance couverte.*— La protestation et l'action intentée dans le délai légal par le transitaire ont tout au moins pour résultat d'empêcher la déchéance. — Cie Hâvre-Paris-Lyon et Fleury c. cap. Francsics. — Rouen, 19 décembre 1890, VI, p. 543.

45. *Mandataire. Cie de transport. Inobservation des art. 435 et 436. Responsabilité.* — La compagnie qui se charge de prendre une marchandise au port de débarquement pour en faire la réexpédition est passible de la réparation du préjudice résultant de sa faute ou de sa négligence, et est notamment responsable de l'inaccomplissement des formalités prescrites par les art. 435 et 436 du C. de com. — Domergue et Gabian c. Barthélemy Pappa et Cie.— Seine, 16 avril 1887, III, p. 37.

46. *Art. 435 et 436. Transbordement. Application.* — En cas de dommage à la marchandise transportée par mer, le destinataire doit protester dans les vingt-quatre heures et assigner dans le mois. Il ne peut être relevé de ces obligations par le fait que la marchandise a été transbordée en cours de voyage et chargée sur un autre navire. — Mondain c. Cie Nantaise. — Nantes, 26 décembre 1885, II, p. 318.

47. *Transports par mer. Art. 108. Inapplication.*— La prescription édictée par l'article 108 du C. de com. s'applique exclusivement aux transports par terre.— Gédéon Coudert et fils c. Alban.— Alger, 8 juillet 1890, VI, p. 537.

48. *Transport successif par mer et par terre. Contrats distincts. Réception sans protestation après le transport maritime. Déchéance.* — La fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce s'applique aux actions pour avaries de marchandises transportées par mer, puis réexpédiées par chemin de fer sur un point de l'intérieur, lorsque les deux transports ont fait l'objet de deux contrats distincts ; la réception sans protestation, à la fin du transport maritime, par le mandataire chargé de la réexpédition et agissant au nom du destinataire, rend non-recevable toute action de ce genre contre l'armateur. — Cie des Messageries maritimes et Aglot c. héritiers Deschaseaux et autres. — Nancy, 5 décembre 1894, X, p. 563.

49. *Avaries. Vente avant l'arrivée. Art. 436. Inapplication.* — Si, avant l'arrivée à destination de la marchandise avariée, celle-ci a été vendue d'un commun accord entre les parties, aucune fin de non-recevoir tirée des art. 435 et 435 ne saurait être invoquée contre l'action du propriétaire. — Cie Neptune c. Pergeline. — Nantes, 16 février 1889, V, p. 644.

50. *Avaries. Simple constatation par témoins. Déchéance.* — L'action d'avaries, n'étant recevable que dans le cas où une protestation a été faite à la réception et signifiée dans les vingt-quatre heures, ne saurait être admise, lorsque le réceptionnaire s'est borné, sur le refus de l'agent du transporteur d'assister à l'ouverture d'une caisse objet du transport, à faire constater les avaries par deux témoins. En conséquence, le jugement qui accueille l'action fondée sur cette simple constatation doit être cassé pour violation de l'article 435 du Code de commerce. — Fraissinet et Cie c. Forcioli. — Cassation, 12 mars 1895, X, p. 738.

51. *Marchandise. Prise de possession. Avarie. Valeur. Appréciation. Possibilité.* — La prise de possession de la marchandise ne rend nullement impossible l'appréciation de la valeur des avaries, et le destinataire doit être admis à mettre les dommages et intérêts par état et déclaration dans les formes prescrites par le Code de procédure civile. — Carmouls, Houles et autres c. Messageries maritimes et Baule. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 574.

52. *Art. 435 et 436. Inapplication. Jugement. Défaut de motifs.* — N'est pas suffisamment motivé le jugement qui, sur une fin de non-recevoir tirée de ce que l'action n'a pas été intentée dans le mois, conformément aux articles 435 et 436 du C. de com., se borne à déclarer que la fin de non-recevoir n'est pas applicable dans l'espèce. — Cie mixte de navigation c. Desesquelles. — Cassation, 26 avril 1887, III, p. 9.

53. *Avaries communes. Capitaine. Action en règlement. Délai d'un*

mois. Assignation de l'affréteur. Inefficacité. — L'action du capitaine en règlement d'avaries communes n'est pas recevable si elle n'a été intentée dans le délai d'un mois à dater de la protestation faite conformément à l'article 435. Le capitaine ne peut être relevé de cette déchéance en invoquant l'assignation reçue par lui de l'affréteur dans le délai légal, et tendant à contester le caractère commun de l'avarie.— Cap. Schultz c. Pajot. — Cassation, 26 octobre 1892, VIII, p. 279.

54. *Avaries communes. Règlement. Délai. Point de départ.* — Le délai d'un mois prévu par l'article 436, suspendu pendant toute la durée des pourparlers, commence à courir à partir du moment où ces pourparlers ne sont plus établis. — Kellermann c. Bourdon et Cie. — Dunkerque, 17 juin 1890, VIII, p. 66.

55. *Manquant. Réception partielle. Art. 435. Inapplication.* — Le destinataire n'encourt la fin de non-recevoir édictée par la loi que s'il reçoit sans protestation la totalité des marchandises qui lui sont destinées. — Cap. Vaughan c. Bourgette et Méry. — Nantes, 20 septembre 1889, V, p. 655.

56. *Manquant. Réception sans protestation de quelques colis. Droit de réclamation à l'égard des autres.* — La réception sans protestation de quelques colis, postérieurement à l'arrivée du navire, sur un plus grand nombre, enlève le droit de réclamation à l'égard de ces colis, mais non pas à l'égard des autres qui n'ont pas été présentés. — Comité des assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

57. *Manquant. Reconnaissance tardive de la marchandise. Délivrance.* — Le réceptionnaire ne peut élever de réclamation pour le manquant lorsque, sous prétexte de délivrance incomplète, il n'a reconnu la marchandise que tardivement, bien qu'avisé de son dépôt à quai pour compte de qui de droit. — Société Maritime algérienne c. Grandin frères, Dufailly et Noy. — Rouen, 22 février 1894, X, p. 207.

58. *Protestation. Défaut. Moyen au fond.* — Le défaut de protestation, touchant au fond du droit, peut être invoqué pour la première fois en appel. — Steel, Young et C° c. Chargeurs Réunis. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276; Cassation, 17 février 1891, VI, p. 513.

59. *Réception sans protestation. Fraude. Déchéance.* — Les déchéances résultant des art. 435 et 436 du Code de commerce, ainsi que de l'art. 433, ne sont pas applicables quand l'une des parties se plaint d'une fraude commise par l'autre envers elle. — Albretsen c. Perraud; — Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414. — Chauvel c. cap. Lagasse; — Marseille, 20 juin 1890, VI, p. 68. — Prenveille c. Bachelot; — Rennes, 12 mars 1890, VII, p. 12.

60. ALLEMAGNE. — *Action contre le voiturier. Paiement du fret et réception.* — Toute action contre le voiturier est éteinte par le paiement du fret et la réception de la marchandise. — Cie d'assurances Rhenania c. Abrahamsen et Timm. — Trib. sup. hans., 27 avril 1888, IV, p. 322.

61. BELGIQUE. — *Avaries. Action en dommages-intérêts. Prescription. Art. 236. Inapplication.* — Lorsqu'il ne s'agit point d'une demande en délivrance de la marchandise, mais d'une action en dommages-intérêts pour avaries à la marchandise qu'il a transportée, le capitaine n'est pas recevable à opposer la prescription de l'action en vertu de l'article 236 de la loi maritime; les prescriptions sont de stricte interprétation, et l'on ne peut, par analogie, étendre les dispositions qui dérogent au droit commun. — Anvers, 9 février 1892, VII, p. 588.

62. *Avarie. Action. Délai. Non-lieu à augmentation à raison des distances.* — Toute action pour avaries doit être intentée dans le mois de la date de la protestation. Il n'y a pas lieu à augmentation à raison de la distance entre le tribunal saisi et le lieu de la protestation.— Cie de construction de Braine-le-Comte c. cap. Robinson. — Anvers, 6 juillet 1887, III, p. 344.

63. *Marchandises. Enlèvement sans constatation. Protêt tardif.* — L'enlèvement sans constatation ni réserves de la marchandise avariée élève une fin de non-recevoir contre l'action d'avaries, si la protestation qui l'a suivie a été faite tardivement.

Nimal c. cap. Poppe. — Anvers, 27 août 1889, V, p. 391.

64. *Manquant. Demande en justice dans le mois.* — Toute réclamation pour manquant doit être formée par une demande en justice dans le mois de la réception, sans distinguer si la réclamation se produit sous forme d'action ou d'exception. Il en est surtout ainsi lorsque la citation du capitaine pour solde de fret a été signifiée plus d'un mois après le protêt du chef de manquant. — Cap. Thomas c. Montigny et Prend'homme. — Anvers, 25 novembre 1886, II, p. 587.

65. *Manquant. Protestation pour mélange et retard. Compte du fret dressé d'après les quantités reconnues par le destinataire.* — Le réceptionnaire qui a protesté contre le capitaine uniquement du chef de mélange de marchandises et du chef de retard dans l'arrivée est non recevable à agir en justice du chef du manquant. Il est encore non recevable à agir de ce chef, s'il n'a pas fait constater ce manquant par une procédure régulière. Il importe peu que le capitaine ait consenti à laisser partir la marchandise sous réserve de tous les droits réciproques des parties, ou qu'il ait dressé le compte de fret d'après les quantités que le destinataire reconnaît avoir reçues.— Fraeys Berten et Cie c. cap. Haun. —Anvers, 23 février 1885, I, p. 55.

66. *Manquant. Constatation contradictoire des quantités livrées. Expertise. Refus. Offre en preuve.* — Lorsque les réceptionnaires n'ont pas constaté contradictoirement avec le capitaine les quantités qui leur ont été délivrées et qu'ils ont enlevées, une expertise tandant à établir le manquant n'est pas recevable. Mais il y a lieu d'accueillir l'offre de preuve faite par les réceptionnaires, qu'une certaine quantité de marchandises offerte par le capitaine ne fait pas partie de celles qui leur étaient destinées. — Jos. Gossen et Cie c. cap. Canies.— Anvers, 25 novembre 1886, II, p. 585.

67. *Manquant. Courtiers-affréteurs d'allèges. Absence de vérification contradictoire.* — Des courtiers qui se sont engagés à transborder des marchandises sur allèges ne sont pas recevables, si un manquant est constaté à la livraison, à invoquer le défaut de vérification contradictoire, lorsqu'ils ont réclamé une commission calculée proportionnellement au poids de la marchandise. Ils ne peuvent invoquer ni le mauvais état de l'allège, ni le mauvais conditionnement des barils qu'ils avaient à transborder, s'ils ont traité sans déclaration d'irresponsabilité de ce chef.— Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 26 novembre 1887, III, p. 610.

68. *Assurance. Protêt signifié au capitaine. Insuffisance.* —Pour sauvegarder ses droits contre les assureurs, l'assuré doit leur signifier le protêt dont il est question aux articles 232 et 233 de la loi maritime et les avertir, de la sorte,qu'il entend diriger contre eux l'action dérivant du contrat d'assurance. Le protêt signifié au capitaine ne saurait suffire, car le capitaine ne représente pas les assureurs. — Werspreuven-Wilmotte c. Assureurs. — Bruxelles, 29 octobre 1887, III, p. 474.

69. Danemark. — *Manquant. Destinataire. Défaut de protêt. Déchéance.* — L'action du réclamateur au sujet d'un manquant n'est pas recevable, lorsqu'il n'a pas protesté lors du déchargement, ou au moins avant le départ du navire, même si les conditions qu'il avait mises à sa renonciation n'ont point été remplies. — Davidson c. Christensen. — Copenhague, 3 décembre 1886,III, p. 347.

70. Norvège.— *Assurance. va-Arie. Non-dénonciation à l'assureur. Renonciation tacite.* — La fin de non-recevoir, tirée de ce que l'avarie n'a point été dénoncée à l'assureur dans le délai d'un mois prescrit par l'article 105 de la police générale norvégienne, peut être couverte par une renonciation tacite de l'assureur, notamment lorsqu'il a offert à l'assuré de lui payer la somme fixée par la dispache. — Christiania, 28 novembre 1893, X, p. 800.

71. Tunisie. — *Frais de transport et de déchargement. Paiement à l'agent de l'expéditeur. Absence de déchéance.* — Le fait de payer à l'agent de l'expéditeur les frais de transport et de débarquement de la marchandise ne saurait empêcher les destinataires d'agir ensuite contre le transporteur pour les avaries qu'ils découvrent après avoir reçu ladite marchandise. Il en est ainsi, du moins,

quand l'expéditeur n'a voulu livrer les connaissements que contre le paiement de tous les frais dont il était responsable envers la compagnie de transports. En pareil cas, les destinataires ne payent les frais dont il s'agit que contraints et forcés, et ne s'interdisent nullement de réclamer contre un préjudice qu'ils ne pourront découvrir qu'une fois en possession des connaissements. — Farrugia et Camilleri c. Cie Knotts Prince Line et Société la Providence. — Tunis, 29 décembre 1893, X, p. 488.

SECTION 2

Forme et délai de la protestation.

72. FRANCE. — *Délai. Point de départ.* — Le délai légal, appartenant au destinataire pour faire sa protestation, commence à courir du moment où la livraison, fût-elle incomplète, a été déterminée.— Williams c. Estrangin; — Cassation, 13 février 1889, IV, p. 625. — Pearson c. Ducas; — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403.

73. *Délai. Point de départ. Livraison définitive.* — Le délai de vingt-quatre heures, imparti au destinataire pour protester contre les avaries survenues à la cargaison, ne commence à courir que du moment où la livraison est définitivement terminée. — Fratelli Catanéo c. cap. Bennett cap. Courthalan.— Marseille, 2 et 12 juillet 1889, V, p. 246.

74. *Délai. Point de départ.* — La déchéance édictée par l'article 435 est encourue à partir du moment où la marchandise a été déchargée par le capitaine, lorsque le réceptionnaire ne s'est pas présenté pour recevoir, malgré la sommation qui lui en a été faite. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

75. *Délai. Point de départ. Fin de la livraison. Transport devant être effectué par un navire déterminé ou par tout autre.* — Le délai, dans lequel les formalités prescrites par les art. 435 et 436 doivent être accomplies, ne court qu'à dater du moment où la livraison est terminée. Or, quand le connaissement stipule que « le transport sera effectué par un navire déterminé, ou par tout autre, soit de la même compagnie, soit d'une compagnie différente », la livraison ne saurait être considérée comme terminée, après le déchargement du navire mentionné dans le connaissement. En pareil cas, les délais des art. 435 et 436 ne peuvent courir, tant qu'il n'est pas certain que le manquant constaté au déchargement du premier navire ne sera pas livré par les navires suivants. — Cap. Milnes c. Rœderer. — Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

76. *Délai. Hangars de la Chambre de commerce. Bons de livraison successifs. Paiement du fret correspondant. Livraison.* — La livraison doit être considérée comme parfaite, lorsque la marchandise s'est trouvée à la disposition des destinataires, en l'espèce dans les hangars de la Chambre de commerce, qui ne peuvent être juridiquement assimilés à une prolongation du navire. Les bons successifs de livraison partielle, délivrés aux destinataires au fur et à mesure du paiement partiel du fret, ne sont qu'une mainlevée partiellement consentie de l'opposition notifiée par le capitaine à la sortie des marchandises ; et la situation des parties n'est pas modifiée de ce fait. — Cap. Courthalan c. Fratelli Cattanéo. — Aix, 10 janvier 1890, V, p. 484.

77. *Délai. Point de départ. Dépôt. Hangars de la Chambre de commerce. Réception.* — Le dépôt d'une marchandise, au débarquement, à Marseille, sous les hangars de la Chambre de commerce, équivaut à la réception. C'est donc dans les vingt-quatre heures de ce dépôt que doit être faite la protestation contre le capitaine, en cas d'avaries, faute de quoi l'action n'est pas recevable. — Cattanéo frères c. cap. Mathias et Assureurs. — Marseille, 29 juin 1893, IX, p. 218.

78. *Délai. Point de départ. Réception. Dépôt en Douane.* — Le dépôt des marchandises en Douane après leur débarquement ne vaut pas réception et ne saurait par lui-même constituer une fin de non-recevoir à l'exercice de l'action d'avarie. Mais la prise de possession par le destinataire peut résulter, en fait, des circonstances qui ont accompagné ou suivi ce dépôt, et le jugement, qui ne s'est pas expliqué sur le moyen tiré de ces circonstances en vue de l'application des arti-

cles 435 et 436 du Code de commerce, doit être cassé pour insuffisance de motifs. — Messageries Maritimes c. Dussaud frères. — Cassation, 31 janvier 1894, IX, p. 707.

79. *Délai. Point de départ. Réception. Communication à l'Administion de l'Octroi.* — Le délai des art. 435 et 436 ne court qu'à dater du moment où le déchargement et la réception ont été terminés ; et, lorsqu'un destinataire n'a pas eu soin de protester dans les 24 heures qui ont suivi le moment dont s'agit, ledit destinataire ne peut éviter la déchéance, en alléguant qu'il a protesté dans les 24 heures qui ont suivi l'époque à laquelle les résultats du déchargement ont été communiqués à l'Administration de l'Octroi ; en effet, cette communication n'a lieu généralement qu'au bout d'un certain temps, et ce retard, dû à des motifs d'ordre intérieur, ne peut être opposable au capitaine qui n'a chargé d'aucune mission ni l'Octroi ni ses employés. — Rouen, 27 février 1888, III, p. 711.

80. *Délai. Point de départ. Livraison. Grains en sacs. Reconnaissance du déficit.* — En cas de déficit sur un chargement de marchandises ou grains en sacs, dont le plein se fait au débarquement, le réclamateur proteste valablement et signifie valablement ses réclamations s'il s'agit de déficit en poids, dans les vingt-quatre heures qui suivent la reconnaissance et la constatation du déficit par le rapprochement et la comparaison des carnets de déchargement tenus réciproquement par les préposés du capitaine ou par ceux du réclamateur. Jusque-là, il y a impossibilité de réclamer ou de protester, puisque le déficit ne pouvait être connu. Il importe peu que le déchargement et la livraison aient eu lieu avant la vérification contradictoire des carnets. — Decoster c. cap. Dagwell. — Dunkerque, 6 juillet 1891, VII, p. 134.

81. *Délai. Suspension. Pourparlers sérieux.* — Les déchéances édictées par les art. 435 et 436 du C. de com. ne sont pas encourues quand il est intervenu entre les parties des pourparlers, en vue d'arriver à un accord amiable. Il faut toutefois que ces pourparlers soient sérieux ; les simples préliminaires d'un arrangement ne seraient pas suffisants. — Cap. Lambert c. Génestal et Delzons ; — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 658. — Cap. Jones c. Lamotte ; — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

82. *Formes.* — Les art. 435 et 436 (anciens) du C. de com. ne déterminant pas la forme de la protestation dont la signification doit être faite dans les vingt-quatre heures, il n'est pas nécessaire de recourir, pour y procéder, au ministère d'un huissier ; il suffit que la protestation ait été faite et portée en temps utile à la connaissance de la partie intéressée. — Worms Josse c. Labadie. — Cass., 22 juin 1891, VII, p. 113.

83. *Equivalents. Appréciation souveraine des juges du fond.* — Les juges du fond décident souverainement qu'en raison des faits et des circonstances de la cause assimilés par eux aux protestations et réclamations dont parlent les articles 435 et 436 du C. de comm., la déchéance prononcée par ces textes de loi n'a pas été encourue. — Cie d'Assurances maritimes « Les Deux Pôles » c. Trombetta et Carrara. — Cassation, 5 mars 1888, III, p. 659.

84. *Equivalent. Rétention du connaissement.* — La rétention, par le destinataire, du connaissement après que la livraison a été faite, ne saurait être considérée comme équivalente à la protestation exigée par l'art. 435 du Code de commerce. — Pearson c. Ducas. — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403.

85. *Equivalents. Rétention du fret. Remise de la facture du manquant.* — Les protestations et significations prescrites par l'art. 435 du C. de com. ne sont soumises à aucune formalité spéciale et les intéressés peuvent par tous moyens manifester leur volonté et y suppléer. La rétention du fret, la remise au courtier de la facture du manquant et les recherches par lui faites pour le retrouver répondent suffisamment au vœu de la loi. — Cap. Hollman c. Simon ; — Aix, 5 novembre 1889, V, p. 353. — Magasins Généraux de Paris c. Franque ; — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 287.

86. *Equivalents. Requête au consul de France en nomination d'experts.* — La protestation exigée par les art. 435 et 436 du Code de commerce peut résulter de tout acte impliquant

refus de la marchandise. Elle résulte notamment du fait par le chargeur d'avoir présenté requête au consul de France pour signaler les avaries et faire nommer un expert. — Amanieux c. Cie Fraissinet. — Bordeaux, 5 février 1889, V, p. 191.

87. *Equivalents. Expertise.* — La protestation exigée par l'article 435 du Code de commerce peut être remplacée par des équivalents et notamment par l'expertise provoquée par le capitaine. — Darbon c. Messageries Maritimes.— Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36.

Contrà :— Carmouls père et fils c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 26 mai 1894, X, p. 256.

88. *Equivalents. Lettre missive.* — Les protestations exigées par les articles 105, 435 et 436 du Code de commerce peuvent être suppléées par des actes équipollents et même par des lettres missives. En conséquence, la réception des marchandises par le destinataire ne saurait le rendre non-recevable à demander une indemnité pour avaries, lorsque cette réception a été précédée d'une lettre contenant protestation, et alors surtout que le transporteur lui-même a pris l'initiative d'aviser le destinataire des avaries pour lui épargner des formalités inutiles. — Carmouls, Hou'es et autres c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 30 juillet 1894, X, p. 574.

89. *Equivalents. Télégramme aux assureurs.* — La protestation dont parle l'art. 435 n'étant pas soumise à des formes spéciales, le télégramme avisant les assureurs dans les délais de l'art. 436 peut, au besoin, en tenir lieu. — Cie des Deux Pôles c. Trombetta et Carrara ; — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264. — Morelli c. Figuier Serres;— Cette, 8 mars 1886; Montpellier, 18 février 1889, IV, p. 651.

90. *Signification. Utilité. Date certaine.* — La signification de la protestation n'est utile que lorsqu'il y a nécessité d'en constater l'existence ou de lui donner date certaine au cas où cet acte devrait être réfléchi contre un tiers. — Worms c. Labadie. — Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 200.

91. *Signification. Equivalents. Avis transmis par le consul de France. Lettre missive.* — La signification de la protestation peut elle-même résulter de tout document qui en a informé le transporteur, et notamment de l'avis transmis à l'armateur par le consul de France et l'invitation d'assister à l'expertise, ou même d'une simple lettre missive que le transporteur reconnaît avoir reçue. — Chargeurs-Réunis c. Durand frères; Worms c. Labadie. — Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 198 et 200.

92. *Art. 436. Demande en justice. Absence d'équivalents.*— La demande en justice de l'art. 436 doit toujours être intentée dans le mois et ne peut pas être remplacée par des équivalents. — Mondain c. Cie Nantaise ; — Nantes, 16 décembre 1886, II, p. 318. — Darbon c. Messageries Maritimes ; — Bordeaux, 16 avril 1891, VII, p. 36. — Cie Gén. Transatlantique c. Foucauld ; — Cassation, 13 mai 1889, V, p. 12.

Contrà : — Cie des Deux Pôles c. Trombetta et Carrara. — Rouen, 22 décembre 1885, II, p. 264.

93. *Demande en justice. Pourparlers.* —...Ni suspendue par des pourparlers engagés entre le capitaine et le destinataire. — Docks c. Badetty. —Marseille, 27 avril 1892, VII, p. 695.

94. BELGIQUE. — *Protestation. Équivalent. Correspondance.* — Le protêt, prescrit à l'assuré par les articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1879, peut être remplacé par un acte équivalent quelconque, par une réclamation dans la correspondance.—Gauthier c. La Maritime Belge. — Bruxelles, 7 avril 1888, IV, p. 184.

95. *Réceptionnaire. Réserves par exploit. Insuffisance. Protestation. Nécessité.* — Un exploit, par lequel le réceptionnaire se réserve les droits éventuels du chef d'avaries, ne saurait le relever de l'obligation, prescrite par l'art. 232 de la loi du 21 août 1879, de protester du chef d'avaries dans les vingt-quatre heures de la réception, sous peine de déchéance. — Eyre et la Goole Steam shipping C° c. Balcaen et Cie.— Gand, 3 mai et 18 juillet 1885, II, p. 67.

96. *Protêt antérieur au débarquement. Insuffisance.*— La protestation du destinataire, antérieure au déchargement de la marchandise pour l'avarie de laquelle il réclame, est insuffisante et sans effet, si elle est couverte par la réception ultérieure. — Nimal

c. cap. Poppe. — Anvers, 27 août 1889, V, p. 391.

97. Egypte. — *Protestation. Délai. Point de départ. Réception effective.* — La fin de non-recevoir, édictée par les articles 274 et 275 du Code de commerce maritime contre l'action du chargeur pour dommage arrivé à la marchandise, lorsque cette marchandise a été reçue sans qu'il y ait eu protestation dans les quarante-huit heures, est fondée sur le motif que, lorsque la marchandise a séjourné aux mains du destinataire, il n'est plus possible de vérifier exactement et d'affirmer que l'avarie ne soit pas de son fait ou, en tous cas, soit antérieure à la réception. Ce n'est donc pas, en principe, à partir du moment ou la vérification et la réception ont été simplement possibles, mais bien à partir du moment où, après ou sans vérification, la marchandise a été reçue, que court le délai imparti par la loi. Cette règle ne peut recevoir d'exception que dans le cas où le retard apporté par le chargeur pour vérifier la marchandise mise à sa disposition et à prendre parti entre une réception ou un refus avec protestation, fait naître des doutes sérieux sur la cause et le temps du dommage ou implique, d'après les circonstances, une acceptation tacite de sa part. — Kirkor Gudukian c. Lloyd Bavarois et Cie Russe de Navigation à vapeur. — Alexandrie, 23 mai 1894, X, p. 796.

98. Tunisie. — *Protestation. Délai. Point de départ. Fin du déchargement.* — Le délai de 24 heures, accordé au destinataire par l'article 435 du Code de commerce pour protester contre le capitaine, ne court que du jour où le déchargement de la marchandise est complètement terminé. — Grès français c. Vasilakis. — Tunis, 9 mars 1893, IX, p. 310.

99. *Pourparlers. Prescription. Suspension.* — Des pourparlers sérieux entre le transporteur et le destinataire suspendent la fin de non-recevoir et la prescription résultant des art. 435 et 436 du Code de com. français. — Cie Transatlantique c. Verdier. — Tunis, 14 décembre 1891, VII, p. 366.

100. Turquie. — *Formes. Occupation étrangère. Autorités militaires.* — La loi ne dispense pas du protêt exigé pour la conservation de l'action en dommages-intérêts du chargeur contre le capitaine et les assureurs pour dommage survenu à la marchandise chargée, quand des troupes étrangères occupent le territoire et le port où le navire a déchargé et que les autorités locales ont quitté leur poste. Le protêt peut se faire par l'intermédiaire du représentant du Gouvernement dont relèvent les navires transporteurs des autorités militaires qui occupent le pays et pourvoient au bon ordre et à l'administration de la justice, des autorités locales les plus proches, enfin de celles du lieu du ressort du tribunal où la réclamation sera portée. — Société Ottomane c. Assureurs. — Trib. marit. de Constantinople, 28 mai 1883, VII, p. 464.

101. *Equivalent. Lettre. Insuffisance.* — Un protêt est nécessaire pour la conservation de l'action du chargeur pour manquant contre le capitaine et les assureurs. Une sommation quelconque, notamment par lettre, est insuffisante. Le capitaine ou les assureurs ne peuvent être assimilés à un débiteur ordinaire qui serait mis en demeure « par une sommation ou autre acte équivalent » pour inexécution ou retard dans l'exécution de son obligation, comme l'autoriseraient les articles 91, 92, 93 de l'appendice du Code de comm. ottoman. — Société Ottomane c. Assureurs. — Ibid.

102. *Signification.* — La protestation doit être signifiée dans les quarante-huit heures et suivie d'une action en justice dans les trente et un jours. — Société Ottomane c. Assureurs. — Ibid.

Section 3

Renonciation au bénéfice des art. 435 et 436.

103. France. — *Art. 435 et 436 du C. de com. Ordre public. Renonciation.* — Les fins de non-recevoir et prescriptions des articles 433, 435 et 436 du Code de comm. ne sont pas d'ordre public, et les parties peuvent y renoncer. — Henry French c. Rose; — Hâvre, 25 avril 1887, III, p. 48. — Mac Larrem Crum c. Ollavaria et Cie; — Marseille, 19 avril 1887; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

— Cap. Hollman c. Simon ; — Aix, 5 novembre 1889, V, p. 353.

104. *Perte partielle. Pourparlers. Délai sollicité.* — La fin de non-recevoir des art. 435 et 436 n'étant pas d'ordre public, le transporteur peut renoncer à s'en prévaloir, et il est présumé l'avoir fait lorsqu'il a entamé des pourparlers avec le destinataire et sollicité de lui un délai pour rechercher les marchandises perdues. — Cie Gén. Transatlantique c. Baze. — Alger, janvier 1893, IX, p. 495.

105. *Manquant. Capitaine. Offre de balles étrangères.* — Le fait que le capitaine a, longtemps après la livraison, offert au consignataire, en déduction du manquant, une certaine quantité de balles étrangères à sa marque, retrouvées dans les magasins de la Compagnie des Docks, constitue une reconnaissance du manquant et une renonciation tacite à se prévaloir de la fin de non-recevoir de l'art. 435. — Reggio c. Hillcoat et Henderson. — Marseille, 3 décembre 1889, V, p. 517.

106. *Manquant. Reconnaissance par l'armateur.* — Les art. 435 et 436 ne sont pas d'ordre public, et l'on peut y renoncer. Constitue une renonciation tacite le fait par l'armateur de répondre à la réclamation des chargeurs qu'il retrouverait le manquant ou qu'il en paierait la valeur. — Reinhart c. Currie et Cie des Docks. —Hâvre, 28 janvier 1891, VI, p. 673.

107. *Manquant. Reconnaissance et paiement par le consignataire du navire.* — L'accomplissement des formalités prescrites par les art. 435 et 436 du C. de com. devient inutile, lorsque les manquants ont été reconnus par les consignataires du navire, et que ceux-ci en ont payé la valeur, sous simple réserve de restitution, en cas de livraison postérieure de la marchandise. — Cap. Milnes et Draper et Wood c. Rœderer frères, Marande et Cie et neveux de Schmidt.— Hâvre, 13 mars 1888, III, p. 706.

108. *Manquant. Reconnaissance par les agents de l'armateur.* — L'article 435 du Code de commerce n'édicte pas une procédure qui soit essentiellement d'ordre public. Les parties peuvent s'en dispenser par contrat écrit ou s'en relever tacitement au cas où la déchéance serait encourue. En particulier, le fait que les agents des armateurs ont reconnu ce manquant et l'ont signalé aux armateurs, lesquels ont demandé du temps pour faire faire des recherches à Aden, doit être considéré par le tribunal comme constituant une renonciation tacite à se prévaloir de la déchéance. — Livierato frères c. Faull. — Marseille, 20 novembre 1889, V, p. 508.

109. *Journal de bord. Craintes exprimées. Reconnaissance d'avaries.* — Les indications du journal de bord, qui mentionne les incidents d'une traversée pénible et formule des craintes au sujet de la cargaison qui a peut-être subi quelques avaries, ne peuvent être tenues pour une reconnaissance d'avaries qui dispense le destinataire de la marchandise de faire la signification prescrite par l'article 436 du Code de commerce. — Mazel c. Serra.— Alger, 11 juillet 1892, VIII, p. 530.

110. *Demande en justice. Expertise contradictoire. Présence d'un représentant de l'armateur.* — L'assistance du représentant de l'armateur à l'expertise n'emporte pas renonciation à se prévaloir de la déchéance édictée par l'art. 436 du C. de comm., comme pour le cas où l'action n'a pas été introduite dans le mois. — Cie Gén. Transatlantique c. Foucauld. — Cassation, 13 mai 1889, V, p. 12.

111. *Art. 436. Demande en justice. Destinataire. Protestation. Défaut d'action dans le mois. Demande introduite par la partie adverse.* — N'encourt pas la déchéance édictée par l'article 435 du Code de commerce, le réceptionnaire d'une cargaison avariée qui proteste dans les vingt-quatre heures, sans faire suivre dans le mois sa protestation d'une demande en justice, si, dans ce délai, le tribunal est saisi du différend par la partie adverse.— Hain et Son c. Société des Magasins Généraux. — St-Nazaire, 2 juin 1895, VIII, p. 687.

112. Belgique. — *Pourparlers. Protestation. Inutilité.* — Des actes personnels posés par les assureurs, des pourparlers ou une renonciation rendent inutile la signification de la protestation et couvrent la nullité de l'inobservation de cette formalité. —

Gauthier c. La Maritime Belge. — Bruxelles, 7 avril 1888, IV, p. 184.

CHAPITRE V
Retard.

113. France. — *Retard à l'arrivée. Réception sans protestation.* — Le chargeur n'a droit à aucune indemnité pour le retard dans l'arrivée, alors même que ce retard proviendrait d'une faute du capitaine, si la marchandise a été reçue sans protestations ni réserves par le réceptionnaire. — Leinbacher c. Cie Vinuesa. — Marseille, 26 septembre 1892, VIII, p. 115.

114. Belgique. — *Retard dans le chargement. Avaries. Absence de protêt. Défaut d'expertise.* — Lorsque des dommages-intérêts sont réclamés pour des avaries à une partie de plantes, qui devait être expédiée à une date déterminée et ne l'a été que très postérieurement, cette réclamation doit être repoussée si aucune protestation n'a été formulée, lorsque, à la date convenue, le transporteur a fait savoir que l'expédition était reculée, que, plus tard, il a annoncé l'expédition et remis le connaissement au destinataire, et enfin que ce dernier a pris réception de la marchandise sans expertise ni contatations. — Siraud c. Roys et Cie. — Anvers, 17 décembre 1887, III, p. 615.

115. *Retard au débarquement. Codestinataires. Recours entre eux. Art. 1146 du Code civil. Absence de mise en demeure.* — L'article 1146 du Code civil, qui subordonne l'obligation aux dommages-intérêts à la condition d'une mise en demeure, ne s'applique qu'au cas d'inexécution d'un contrat, et, en dehors de ce cas, il faudrait un texte pour créer une déchéance résultant d'un défaut de mise en demeure. Spécialement, aucun lien de droit n'existant entre codestinataires, ils peuvent, conformément à l'article 1382 du Code civil, recourir les uns contre les autres pour les retards apportés par eux au débarquement, et ce sans avoir fait aucune protestation. — Cap. Jones c. de Clerq frères et consorts. — Anvers, 29 juin 1894, X, p. 303.

116. Italie. — *Retard dans le transport. Affréteur de bonne foi. Paiement d'acomptes sur le fret. Acceptation de la cargaison.* — Le paiement des accomptes sur le fret et l'acceptation de la cargaison consignée n'emportent pas renonciation à toute demande de dommages-intérêts pour retard dans le transport, s'il n'est prouvé que l'affréteur savait que les causes de ce retard étaient imputables au capitaine. — Pandolido c. Maison Lagorio Guiseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

117. Tunisie. — *Art. 435. Interprétation restrictive. Retard. Inapplication.* — La fin de non-recevoir contenue dans l'art. 435 du Code de commerce doit être interprétée restrictivement. Elle s'applique uniquement au dommage causé aux marchandises, et ne peut être invoquée pour un retard subi par la marchandise. — Behl et Cie c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 13 juin 1889. V, p. 433.

118. *Retard. Protestation signifiée avant l'arrivée du navire. Validité.* — Si le destinataire de marchandises avant l'arrivée du navire a fait signifier par exploit d'huissier au transporteur une protestation contre le retard de ces marchandises, il n'est pas nécessaire de renouveler cette protestation dans les 24 heures de la réception, et le transporteur n'est pas recevable à opposer l'exception de l'art. 435. — Behl et Cie c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

CHAPITRE VI
Abordage.

119. France. — *Protestations. Qui doit les faire.* — Les protestations et les réclamations exigées par les art. 435 et 436 du C. de comm. en cas d'abordage, doivent, pour rendre les actions en indemnité recevables, émaner du capitaine qui avait à se plaindre et qui a pu agir contre le capitaine auteur du dommage ou contre les assureurs. — Cie d'Assurances Hambourgeoise - Américaine c. Cie d'assurances générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

120. *Protestation par le capitaine. Profit pour le chargeur.* — La protestation du capitaine, après l'abordage, a pour effet nécessaire de conserver toutes les actions, sans qu'il y ait lieu de distinguer celles qui intéressent le chargeur et celles qui ne

regardent que l'armateur. En conséquence, après une protestation régulière du capitaine du navire abordé, suivie d'une action en justice dans les délais légaux contre l'armateur de l'autre navire, la réception, par les chargeurs du navire abordé, des marchandises sans protestation ou sans action en justice dans le délai d'un mois, ne leur fait encourir aucune déchéance de leur action contre le capitaine et l'armateur de ce navire. — Roturier c. Cie Bordelaise. — Bordeaux, 12 mars 1890, VI, p. 28.

121. *Contrà* : — L'affréteur d'un navire abordé n'est pas recevable à agir contre l'abordeur, s'il n'a pas signifié sa protestation en temps utile, bien que le capitaine de l'abordé ait protesté dans le délai. — Dor c. cap. Ribalta. — Marseille, 1er août 1888, IV, p. 309.

122. *Défaut de protestation. Déchéance opposable au chargeur.* — La fin de non-recevoir édictée par les art. 435 et 436 du C. de com., à raison de l'inobservation, dans les délais de rigueur, des formalités prescrites par ces articles, contre l'action en indemnité pour dommages causés par l'abordage, est opposable au chargeur comme au capitaine, et en cas de perte totale du navire et de la marchandise comme en cas d'avarie partielle. — Beauchamp c. Messageries Maritimes. — Seine, 13 avril 1891, VII, p. 285.

123. *Déchéance. Assureurs. Application.* — Les délais fixés par les art. 435 et 436 pour toutes les réclamations motivées par un abordage, sont applicables aux chargeurs comme aux armateurs eux-mêmes et, par suite, aux assureurs subrogés. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388; Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

Contrà : — Cie d'Assurances Générales c. cap. Froboss. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33.

124. *Capitaine. Défaut de protestation. Responsabilité envers les chargeurs.* — L'inobservation par le capitaine du navire abordé des prescriptions de l'article 435, § 3, du C. de com., qui lui imposent le devoir de réclamer, ne peut être opposée au chargeur; elle constitue une faute dont ni le capitaine ni l'armateur ne sauraient tirer profit. — Mohamed Harzella c. Cie Transatlantique. — Alger, 22 octobre 1891, VII, p. 530.

125. *Capitaine. Défaut de protestation. Chargeurs. Déchéance inopposable.* — En cas d'abordage entre navires appartenant au même armateur, c'est au capitaine du navire abordé qu'incombe l'obligation de faire les protestations et significations prévues aux art. 435 et 436 du C. de comm., aux fins de conserver aux chargeurs des marchandises embarquées à son bord et endommagées ou perdues par suite de l'abordage, leurs actions contre les armateurs du navire abordeur. S'il manque à cette obligation, son inaction ne doit pas sembler être le résultat d'une simple négligence ou omission, mais doit être, au contraire, présumée être l'exécution de la volonté de la compagnie armateur intéressée à laisser s'éteindre les actions auxquelles elle était exposée de la part des chargeurs. Par suite, la déchéance encourue, étant le résultat direct ou indirect des agissements ou des fautes de la compagnie armateur, celle-ci ne peut l'opposer à l'action des chargeurs. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, VI, p. 35.

126. *Appel. Chargeurs. Intervention contre le transporteur. Demande nouvelle.* — Les conclusions proposées pour la première fois en appel sont irrecevables lorsqu'elles constituent une demande nouvelle. En conséquence, ne sauraient être reçus dans leur action les chargeurs qui interviennent devant la Cour aux fins de faire condamner l'armateur à les indemniser des suites d'un abordage éprouvé par le navire, alors qu'en première instance cet armateur s'était seul porté demandeur contre l'auteur du sinistre. — Chevillote frères c. Cie Bordelaise de Navigation à vapeur et autres. — Cassation, 1er août 1893, IX, p. 138.

127. *Art. 435 et 436. Renonciation. Question de fait.* — Les fins de non-recevoir édictées par les art. 435 et 436 du C. de com., en cas d'abordage, ne sont pas d'ordre public; les intéressés peuvent y renoncer et les juges du fond apprécient souverainement l'existence de cette renonciation. — Pourpoint fils c. Bouté; — Cassation, 21 juillet 1887, III, p. 153. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie; —

Marseille, 19 avril 1887; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

128. *Art. 435. Déchéance. Renonciation. Assistance à l'expertise.* — L'assistance sans réserves des consignataires du navire abordeur, provoquée par une citation délivrée huit jours après l'abordage à la requête du capitaine du navire abordé et des chargeurs, à la continuation d'une enquête poursuivie plus de dix jours après le sinistre, ne constitue pas une renonciation à la fin de non-recevoir de l'art. 436 du C. de com. — Chargeurs-Réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

129. *Art. 435 et 436. Renonciation. Abandon offert.* — Les fins de non-recevoir des articles 435 et 436 sont sans doute d'ordre public; par suite, elles sont également relatives en ce sens qu'il est permis aux parties d'y renoncer. Cette renonciation doit s'induire, en cas d'abordage, du fait que la compagnie armateur du navire abordeur et de l'abordé a proposé, à l'origine, diverses exceptions et fait abandon du navire abordé, sans exciper de la déchéance prévue auxdits articles. — Gharmasi c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 15 mars 1890, XI, p. 35.

130. *Demande en justice. Délai. Réclamation contre l'Etat.* — L'art. 436 du C. de com., qui impartit, à peine de déchéance, un délai d'un mois aux armateurs pour former leur demande en justice, à raison des avaries subies par leurs navires, n'est pas applicable à une réclamation portée devant le ministère et tendant à faire déclarer l'Etat responsable de la faute d'un de ses agents, par suite de laquelle des avaries ont été causées. — Jonhsen et autres c. Min. des Travaux Publics. — Conseil d'Etat, 2 mai 1890, VII, p. 281.

131. *Protestation. Délai. Point de départ. Calcul d'heure à heure.* — Le délai de 24 heures, imparti par l'art. 436 du Code de Commerce pour signifier les protestations et réclamations en cas d'abordage entre deux navires, est un délai de rigueur, qui doit être calculé d'heure à heure, à partir du moment où le capitaine du navire abordé a pu agir. — Transports Maritimes c. Mansour. — Alger, 8 février 1887, III, p. 181.

132. *Protestation. Délai. Point de départ. Calcul d'heure à heure. Jours fériés.* — Le délai est suspendu pendant les jours fériés, et il doit être calculé d'heure à heure en faisant abstraction de cet intervalle. — Transports Maritimes c. Mansour. — Ibid.

133. *Protestation. Délai. Suspension. Impossibilité d'agir.* — Le capitaine du navire abordé ne peut invoquer l'impossibilité d'agir, lorsque le capitaine du navire abordeur n'a quitté le port où le sinistre est survenu que le lendemain de l'abordage dans l'après-midi, que lui-même est resté dans ce port où il a fait sa protestation, et qu'il n'a, d'ailleurs, rien signifié depuis, soit en touchant à un port français, soit en rentrant à son port d'attache. — Chargeurs-Réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

134. *Protestation. Signification aux armateurs. Validité.* — Est valable la protestation faite et signifiée, à la requête des propriétaires de la cargaison d'un navire abordé et de leurs assureurs, aux armateurs du navire abordeur dans l'un de leurs principaux établissements; par suite, doit être déclarée recevable l'action dirigée par ces chargeurs et leurs assureurs contre le capitaine et les armateurs du navire abordeur, bien que la signification n'ait pas touché immédiatement le capitaine. — Chargeurs-Réunis c. Bensaude et Chegaray. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 285.

135. *Protestation. Signification. Défaut. Décès du capitaine. Obligation du second.* — Au cas de décès du capitaine, le second, qui le remplace, est soumis aux mêmes obligations que le capitaine. Le navire abordé n'est donc pas recevable dans son action contre le navire abordeur, si le second, tout en ayant rédigé une protestation entre les mains d'un consul, n'a pas fait signifier cette protestation. — Cie maritime française du Tonkin c. Cyp. Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

136. *Protestation. Signification. Compagnie propriétaire. Principal établissement.* — Il n'y a pas violation des art. 435 et 436 du C. de comm. et des art. 59 et 69 du C. de p. civ. dans l'arrêt qui constate que la protestation prescrite en matière d'abordage a été signifiée à la compagnie propriétaire du navire abordeur, au siège de l'un de ses principaux établis-

sements, sans l'avoir été ni au capitaine du navire abordeur sur le lieu même de l'abordage, ni à ladite compagnie à son siège social, alors que, d'ailleurs, celle-ci a relevé pour la première fois en appel les prétendues irrégularités, après avoir accepté la compétence du tribunal du lieu où la protestation lui avait été notifiée. — Chargeurs-Réunis c. Bensaude et Cie et Cie l'Equateur. — Cassation, 27 mars 1889, V, p. 5.

137. *Protestation. Signification. Equivalents. Avis demandé à un avocat. Signification par les chargeurs.* — Ne peuvent être considérés comme des équivalents à la signification prescrite par l'art. 436, ni un avis demandé à un avocat pour saisir le navire abordeur, ni une requête non signifiée, présentée par le consignataire du navire abordé en nomination d'experts, ni la démarche faite par l'avocat des chargeurs près du consul de France du port où l'abordage a eu lieu, ni la signification faite, en France, aux propriétaires du navire abordeur, dans les vingt-quatre heures du sinistre par ces mêmes chargeurs et leurs assureurs. — Chargeurs-Réunis c. Steel Young. — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276.

138. *Protestation. Etranger. Signification au parquet ou à la mairie.* — En cas de dommages causés par un abordage, la signification de la protestation prescrite par les art. 435 et 436 du C. de comm. a surtout pour but de donner une date certaine à ladite protestation. Dès lors, lorsque le capitaine abordeur est étranger, ou s'il a quitté son ancrage, cette signification peut être valablement faite indifféremment au parquet ou à la mairie du lieu où le capitaine abordeur se trouvait avant son départ. — Chemins de fer de l'Etat c. cap. John. — Poitiers, 26 juillet 1886, II, p. 290.

139. *Protestation. Capitaine étranger. Obligation. Délai. Locus regit actum.* — La formalité de la signification dans les vingt-quatre heures est substantielle, et le capitaine étranger qui s'adresse aux tribunaux français ne saurait invoquer, pour échapper à la déchéance résultant du défaut de signification dans les vingt-quatre heures, soit la loi de son pays, soit la loi du pays où l'abordage s'est produit, la règle *locus regit actum* s'appliquant à la forme de l'acte et non au délai dans lequel il doit être accompli. — Chargeurs-Réunis c. Steel Young ; — Rouen, 2 juin 1886, II, p. 276. — Cie Neptune c. Pergeline ; — Nantes, 16 février 1889, V, p. 644.

140. *Abordage à l'étranger. Art. 435. Application.* — Les dispositions de l'ancien art. 435 du C. de comm. sont absolues et régissent le cas où l'abordage a eu lieu dans un port étranger comme celui où il a été subi dans un port français. — Assureurs c. Cie Hambourgeoise. — Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

141. *Abordage dans les eaux étrangères. Capitaine étranger. Art. 435 et 436. Bénéfice.* — Un étranger a le droit d'invoquer devant la juridiction française la fin de non-recevoir tirée de ce que les protestations et réclamations n'ont pas été faites dans les formes et délais prescrits par les art. 435 et 436 du C. de com., bien que l'abordage soit arrivé dans les eaux étrangères. — Cie d'assurances Hambourgeoise-Américaine c. Cie d'assurances générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388 ; Cassation, 6 mai 1891, VII, p. 5.

142. *Abordage à l'étranger entre étrangers. Art. 435 et 436. Application subordonnée à la volonté des parties.* — Les formalités prescrites par les art. 435 et 436 ne s'appliquent qu'au cas d'abordage entre navires français, ou entre navires français et étrangers ; elles ne sont applicables au cas d'abordage entre navires étrangers, que si ces étrangers viennent directement et spontanément demander au tribunal français de statuer sur les causes et les responsabilités de leur abordage. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie, la Cie l'Union, le Phénix Espagnol et le Lloyd Andalous. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1838, III, p. 60 et 683.

143. *Abordage entre étrangers. Loi du tribunal saisi. Inapplication.* — En matière d'abordage survenu à l'étranger entre étrangers, les tribunaux français n'ont pas à appliquer les fins de non-recevoir édictées par la loi française, qui n'existent ni dans la loi de l'abordeur ni dans celle de l'abordé. — Ollavaria et Cie c. Mac Larem Crum. — Ibid.

144. ALLEMAGNE. — *Protestation. Désignation individuelle.* — Il n'est pas nécessaire que la protestation, exigée par les art. 736 et 452 du Code de commerce, contienne la désignation individuelle de la personne de l'équipage qui a commis la faute. — Amsinck c. Armateur de l'« Aurora ». — Tribunal de l'Empire, 24 septembre 1884, II, p. 47.

145. BELGIQUE. — *Bateaux d'intérieur. Fins de non-recevoir. Inapplication.* — Quand il n'y pas eu abordage, mais heurt au quai, et que les faits se sont passés entre bateaux faisant la navigation intérieure, les fins de non-recevoir des art. 232 et 233 de la loi maritime sont inapplicables. — Veirmeiren c. L'Union des Remorqueurs Belges; — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221. — Wietze Schnitema c. Hendrick; — Anvers, 25 février 1888, IV, p. 88.

146. *Défaut d'expertise contradictoire. Absence de déchéance.* — Dans la législation belge, le défaut d'une expertise contradictoire ne constitue pas une fin de non-recevoir à l'action en indemnité pour dommages causés par un abordage ; la loi anglaise et la loi suédoise ne sont pas sur ce point différentes de la loi belge. — Anvers, 6 novembre 1890, VI, p. 569.

147. *Navire en cours de voyage.*— L'impossibilité matérielle ou morale de faire une protestation dans le délai de 24 heures, visé par les articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1870, suspend ce délai. Le navire abordé qui est en cours de voyage ne doit pas relâcher en route pour protester. — Cap. John Marnich c. cap. Pohl. — Anvers, 13 avril 1888, IV, p. 189 ; — 28 avril 1888, IV, p. 187.

148. *Protestation. Défaut. Abordage en pleine mer. Navire belge et navire suédois.*— Lorsqu'un capitaine ou un armateur belge saisit un tribunal belge d'une réclamation pour conséquences d'un abordage, l'inobservation des formalités prescrites par la loi nationale peut lui être opposée par l'étranger qu'il attrait en justice devant un tribunal belge, peu importe la loi nationale de cet étranger. L'action est encore non recevable par le motif que dix mois se sont passés depuis l'abordage, sans que le demandeur ait rien fait pour faire constater les faits. — Hamman c. cap. Harmstron. — Anvers, 28 novembre 1890, VI, p. 482.

149. *Protestation. Signification par huissier. Equivalent. Télégramme. Insuffisance.* — Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, sont non recevables s'il n'a point fait de réclamation, et ces protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures. Le mot *signifier* a le sens de notifier par ministère d'huissier. — Andries Potjer c. Société Anonyme d'assureurs et d'armateurs pour le sauvetage et le remorquage. — Bruxelles, 1er février, 1887, III, p. 72.

150. *Abordage en pleine mer. Navires de nationalité différente. Lex fori. Inapplication.*— En cas d'abordage en pleine mer entre deux navires étrangers de nationalité différente (allemande et anglaise), la loi belge ne doit régir cet abordage ni quant au fond ni quant à la forme ; la *lex fori* ne doit pas être consultée quant aux fin de non-recevoir applicables. — Cap. Bauer c. cap. Andrews. — Anvers, 26 juin 1890, VII, p. 582.

151. ESPAGNE. — *Protestation au consulat ou devant notaire.* — La protestation, exigée par l'article 835 du Code de commerce, est valablement faite devant un notaire ou devant le consul de l'abordé, alors surtout qu'il existe un traité de réciprocité entre l'Angleterre et l'Espagne. — Société de Biscaye c. Stewart. — Cour supr. de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

152. TUNISIE. — *Protestation. Omission par le capitaine. Chargeur. Recours contre l'armateur Recevabilité.* — Si le mandant ne répond pas d'une faute commise par son préposé, il ne peut en aucune façon en tirer parti. Spécialement, si le capitaine du navire abordé a omis de protester, cette omission ne peut pas entraîner pour les chargeurs la perte de tout recours contre l'armateur. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p, 590.

153. *Protestation. Signification. Equivalents*: — La loi ne prescrit aucune forme spéciale pour les réclamations ou significations imposées à l'a-

bordé; d'où il suit que les dispositions des articles 435 et 436 peuvent être suppléées par des équivalents.— Cap. Chandras c. cap. Clark.— Tunis, 25 octobre 1890, VI, p. 507.

154. *Protestation. Equivalent. Rapport de mer.* — Le dépôt du rapport de mer est un équivalent de la protestation exigée par l'art. 435. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

155. *Protestation. Preuve par témoins.*— Le capitaine n'est pas admis à prouver par témoins qu'il a adressé à son adversaire toutes les protestations nécessaires dans un prétoire de justice de paix, si ces protestations ne sont pas relatées sur le procès-verbal. — Cap. Chandras c. cap. Clark. — Tunis, 25 octobre 1890, VI, p. 507.

156. *Etranger. Bénéfice.* — Les étrangers sont admis en France à se prévaloir des déchéances édictées par les articles 435 et 436 du Code de commerce.— Cap. Chandras c. cap. Clark. — Ibid.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Chargement, Chargeur, Commissionnaire de transports, Destinataire, Expertise, Navigation intérieure, Prescription, Règlement d'avaries, Saisie, Starie, Surestaries.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 129.
Abordage, 3, 119 et s.
Acompte, 116.
Affrètement, 11, 67.
Agent, 71, 108.
Allège, 67.
Appel, 22, 126.
Armateur, 13, 15, 106, 108, 110, 152.
Arrimage, 9.
Assignation, 53.
Assurance maritime, 17, 23, 26, 31, 32, 68, 70, 89.
Assureur, 89, 123.
Avarie, 34 et s.
Avaries communes, 15, 16, 53, 54.
Balles, 105.
Bateau d'intérieur, 27, 145.
Bons de livraison, 76.
Chambre de commerce, 76, 77.
Chargement sur le pont, 10, 11.
Chargeur, 120, 122 et s., 137, 153.
Codestinataire, 115.
Conclusions, 22.
Connaissement, 11, 84.
Consignataire du navire, 107.
Consul, 86, 91, 151.
Contredit, 22.
Correspondance, 94.
Courtier, 67.
Date certaine, 90.
Décès, 135.
Déchet, 6.
Délai, 44, 53, 54, 62, 72 et s., 104, 130.
Délaissement, 17.
Délivrance, 40, 73, 75, 76, 80.
Demande en justice, 64, 92, 93, 110, 111, 130 et s., 139, 147.
Demande nouvelle, 126.
Dénonciation, 70.
Dépôt, 77, 78.
Douane, 20, 78.
Echouement, 31.
Equivalents, 83 et s., 137, 149, 153, 154.
Etat, 130.
Etranger, 138 et s., 150, 156.
Expertise, 5, 24, 39, 66, 86, 87, 110, 114, 128, 156.
Facture, 85.
Firme, 29.
Frais, 6, 71.
Fraude, 59.
Fret, 5, 6, 8, 28, 33, 40, 60, 65, 76, 85, 116.
Fret de distance, 32.
Garantie, 21.
Grains, 80.
Hangars, 76, 77.
Innavigabilité, 30.
Intervention, 26.
Jour férié, 132.
Journal de bord, 109.
Jugement, 13, 21, 52.
Lettre missive, 88, 91, 101.
Lex fori, 150.
Locus regit actum, 139.
Loi espagnole, 143.
Mandat, 13, 15, 21, 45.
Manquant, 8, 34 et s., 80, 105 et s.
Mélange, 65.
Mise en demeure, 11, 14, 18, 115.
Occupation étrangère, 100.
Octroi, 79.
Ordre public, 103.
Parquet, 138.
Passagers, 7.
Perte, 23.
Perte partielle, 104.
Portée, 12.
Pourparlers, 26, 81, 93, 99, 104, 112.
Prescription, 61, 99.
Preuve, 31, 155.
Procès-verbal, 20.
Protestation, 12, 25, 27, 34 et s., 38, 42, 44, 48, 56, 58, 59, 63, 65, 68, 69, 72 et s., 111 et s., 118 et s., 131 et s., 153 et s.
Rapport de mer, 154.
Réception, 5, 10, 35, 36, 39, 48, 51, 59, 60, 77 et s., 97, 113.
Réception partielle, 55, 56.
Reconnaissance, 57, 106 et s.
Renonciation, 70, 103 et s., 127 et s.
Requête civile, 21.
Réserves, 5, 10, 11, 15.
Retard, 18, 65, 113 et s.
Sacs, 80.
Saisie-arrêt, 28.
Second, 135.
Signification, 90, 91, 102, 118, 134 et s., 149, 153.
Télégramme, 89, 149.
Transbordement, 46.
Transitaire, 43, 44.
Transport par terre, 47, 48.
Troubles politiques, 14.
Vente, 17, 18, 17, 49.
Vide, 14.
Voiturier, 23, 60.
Voyage, 147.

FINLANDE.

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — IV, p. 500.

FORCE MAJEURE.

1. FRANCE. — *Définition.* — On ne doit pas considérer comme cas fortuits les événements dont la prudence humaine ne pouvait ni prévoir ni empêcher l'accomplissement. — Fougerolles et Bernier c. Crevel et Cie. — Rennes, 20 janvier 1893, IX, p. 480.

2. *Responsabilité. Capitaine.* — Le capitaine n'est point responsable des avaries occasionnées pendant la route à la cargaison par un événement de force majeure. — Bugge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Nantes, 28 novembre 1892, VIII, p. 359.

3. *Preuve. Rapport de mer.* — La preuve de la force majeure peut résulter du rapport de mer, et on ne peut opposer à un capitaine étranger que son rapport, n'ayant pas été établi dans les conditions voulues par la loi française, ne peut avoir aucune valeur

légale. — Bugge c. Ange Bossard et fils et Baumal. — Ibid.

4. *Chargement. Grève.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, la grève des ouvriers des ports survenant au cours du chargement ne constitue pas un cas de force majeure qui le délie de ses obligations, si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun. — Cap. Lindhner c. Olive et Revello. — Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

5. *Déchargement. Grève. Conditions. Caractère aigu.* — Une grève ne peut être considérée comme un événement de force majeure lorsqu'elle peut être prévue au moment du contrat ou que la cessation du travail des ouvriers n'est pas absolue, mais rend seulement plus difficile et plus onéreuse l'exécution des conventions. Mais il en est autrement quand la grève éclate brusquement, sans indice précurseur, et qu'elle est générale, avec un caractère aigu très marqué. Par suite, il n'est pas dû de surestaries par le destinataire du navire lorsqu'il est mis par une grève de cette nature dans l'impossibilité de faire opérer le déchargement du navire dans les délais fixés par la charte-partie. — Shield c. Hailaust et Cie. — Saint-Nazaire, 23 novembre 1893, X, p. 253.

6. *Déchargement. Interruption. Mouvement de navires ordonné par les officiers du port.* — En principe, les jours de planche qui ont commencé à courir ne peuvent être suspendus que par des causes prévues par la convention des parties. En conséquence, l'interruption du déchargement, résultant d'un mouvement de navires ordonné par les officiers de port, ne peut, à défaut de stipulation expresse, suspendre le cours des staries. Il en est ainsi surtout lorsque la place occupée par le navire, dont le déchargement a été interrompu, avait été choisie par la Compagnie des Magasins Généraux, chargée d'opérer le débarquement, et à qui le capitaine réclame des surestaries. — Cap. Petersen c. Magasins Généraux. — Rouen, 2 mars 1888, III, p. 698.

7. *Incendie à bord.* — Un incendie à bord d'un navire, lorsqu'il n'est pas causé par le feu du ciel, ne saurait être considéré comme cas fortuit ou de force majeure qu'autant qu'après toutes recherches et constatations dûment faites, non seulement la cause de l'incendie sera restée inconnue, mais encore qu'il sera démontré que cette cause, quelle qu'elle ait été, n'a pu résulter de la faute du capitaine ou des armateurs. — Ritter c. Cie Gén. Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

8. *Incendie à bord.* — L'incendie n'est pas en lui-même un cas de force majeure, et, par conséquent, la responsabilité du capitaine, qui ne prouve pas qu'il soit le résultat de la force majeure ou du cas fortuit, reste entière. — Henry French c. Rose. — Hâvre, 26 avril; Rouen, 28 décembre 1887; III, p. 48 et 672.

9. *Incendie. Caisses d'acides.* — L'incendie qui éclate dans le chargement d'un navire, le jour même de son départ, ne peut, en dehors de tout cas de force majeure, être imputé qu'à la faute et à la négligence de la compagnie transporteur dans les opérations d'embarquement. Cet incendie ne peut être attribué à la présence non déclarée d'acides dans une caisse de marchandises, alors que, scientifiquement, ces acides ne sont pas susceptibles de déterminer une combustion. — Penha c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et Felsenheld. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 44.

10. *Quarantaine. Frais.* — Les frais de quarantaine imposée à un navire par l'autorité sanitaire constituent une force majeure. — Cap. Herwig c. Oriot, Génestal et Delzons. — Hâvre, 7 février 1892, VIII, p. 542.

11. *Saisie du navire après abordage. Retard. Affrètement à date fixe.* — Le navire affrété à date fixe ne peut invoquer comme force majeure, pour s'affranchir des conséquences de son retard, la saisie dont il a été l'objet à la suite d'un abordage et dont il n'a pu se libérer. — Gondrand frères c. cap. Pillard et Bonnin. — Dunkerque, 24 avril 1893, IX, p. 730.

12. *Troubles politiques. Charte-partie. Clause d'exonération.* — La contrainte politique, auquel le capitaine a cédé en devançant le départ, ne rentre pas dans l'application de la clause de la charte-partie qui vise les cas de force majeure survenus pendant le voyage et ayant pour effet, d'après le contrat, de dégager les par-

ties de leurs obligations. — Cie commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

13. *Variation dans la profondeur des eaux. Estuaire de la Seine.* — Le capitaine, qui accepte de transporter une cargaison dans un port déterminé, est censé connaître tous les obstacles résultant de la situation de ce port, et il ne peut faire retomber sur les affréteurs les dépenses que ces obstacles lui ont occasionnées. Notamment, le capitaine, qui a accepté de transporter une cargaison à Rouen, ne peut réclamer aux affréteurs les frais de l'allègement auquel il a dû procéder au Hâvre pour franchir l'embouchure de la Seine. Il en est ainsi surtout lorsque ce capitaine n'a consenti à se rendre à Rouen qu'après avoir exigé un fret spécial et relativement élevé. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 6 juillet 1887, III, p. 285.

14. *Port de rivière. Impossibilité d'y parvenir par suite de bouleversements dans le chenal.*— Lorsque l'impossibilité de remonter une rivière est le résultat de bouleversements exceptionnels qui se sont produits dans le chenal et à l'embouchure de la rivière, ces circonstances constituent un cas de force majeure; par suite, les frais de l'allègement opéré à l'embouchure de la rivière, pour permettre au navire d'atteindre le port de destination avec sécurité et d'y décharger toujours à flot, doivent être supportés par les réclamateurs. — Bossière frères c. Foucher et Ducornier. — Rouen, 19 septembre 1887, III, p. 671.

15. *Vente à livrer. Ukase impérial russe. Interdiction d'exportation des blés.* — Dans une vente à livrer par embarquement, l'ukase impérial russe interdisant l'exportation des céréales, survenu avant l'expiration de la période pendant laquelle le vendeur avait le droit d'embarquer, constitue un événement de force majeure qui dégage le vendeur de son obligation, en en rendant impossible l'exécution par le vendeur lui-même. — Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères et Cie. — Marseille, 16 février 1892, VII, p. 570 ; Aix, 7 décembre 1892, VIII, p. 320.

16. Allemagne.— *Conditions.* — Une personne ne peut invoquer la force majeure, que si elle a pris toutes les mesures que la prudence recommandait. — Cap. Klauss c. Robert Karr. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

17. *Dommage causé par les rats.* — Le dommage causé par les rats rentre dans la catégorie des dommages qu'on ne peut éviter ; en d'autres termes, il s'agit bien là de force majeure, laquelle comprend, en somme, ce qu'il est impossible d'éviter. — Cap. Sonds c. Hosse, Nenomana et Cº.— Trib. sup. hans., 29 mai 1885, I, p. 519.

18. *Mauvais état du navire. Examen minutieux.* — La perte ou la détérioration provenant d'un mauvais état du navire, que l'examen le plus minutieux ne pouvait faire découvrir, est assimilée à celle produite par un événement de force majeure. — Cap. Klauss c. Robert Karr — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

19. *Voie d'eau. Vice propre.* — Une voie d'eau qui se produit dans une barque ne peut pas être regardée comme force majeure, mais comme le résultat d'un vice propre du navire. Cap. Klauss c. Robert Karr. — Ibid.

20. Angleterre. — *Grève.*— La grève n'est pas un cas de force majeure. En dehors d'une convention contraire, elle n'empêche pas le cours des surestaries.— Budgett c. Burmington. — Cour supr. de judicature, 31 octobre 1890, VI, p. 463.

21. Belgique. — *Avarie. Capitaine. Preuve à faire.* — En principe, c'est au capitaine qu'il incombe de prouver la force majeure qui a donné lieu à l'avarie. — Van der Taelen et consorts c. cap. Cadogan; — Anvers, 22 mars 1893, IX, p. 259. — Verspreuwen c. cap. Fornio ; — Anvers, 17 juin 1892, IX, p. 584.— Fould c. Davidson ; — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605.

22. *Ports d'Ostende, Nieuport et Blankenberghe. Navire. Dommages causés aux ouvrages. Arrêt du 11 juin 1893. Application. Limites.*— L'article 8 de l'arrêté royal du 11 juin 1893, relatif aux dégâts commis aux ouvrages des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe, ne rend les armateurs responsables de la réparation de ces dégâts qu'en dehors des cas de force majeure, et ne saurait

être étendu légitimement aux dommages qui dérivent du seul fait des éléments ou d'un événement purement fortuit. La garantie pour la récupération des frais de réparation, accordée à l'Etat par l'alinéa 3 de cet article, est donc restreinte dans cette limite. — Société anonyme Handelsvereiniging c. Etat Belge. — Gand, 4 juillet 1893, IX, p. 591.

23. DANEMARK. — *Grève.* — La grève ne peut pas être comptée parmi les événements imprévus ou de force majeure de nature à délier une personne des obligations qu'elle a légitimement contractées. — Copenhague, 11 décembre 1892, IX, p. 772.

24. EGYPTE. — *Chargement de bois à prendre dans un port. Prohibition d'exportation.* —Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement de bois dans un port, et que l'espèce de bois devant composer ce chargement a été, lors de l'arrivée du navire dans ce port, frappée d'une prohibition d'exportation, cette mesure constitue un cas de force majeure absolue emportant résiliation du contrat et libérant l'affréteur de ses obligations sans dommages-intérêts. — Moamed et Hassan Nadoury c. Giovanni Stagni. — Alexandrie, 31 mai 1894, X, p. 334.

25. ITALIE. — *Juge du fond. Force majeure. Moyen repoussé. Cassation. Non-lieu.* — La décision du juge du fond qui repousse la force majeure échappe à la censure de la Cour de cassation.—Merli et Lugaro c. Sferruza. — Cassation, Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

26. *Preuve à faire.* — Le capitaine est responsable de la perte ou de l'avarie des choses chargées, à moins qu'elles ne proviennent d'un cas fortuit ou d'une force majeure. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et autres ; — Gênes, 23 juin 1894, X, p. 346. — Merli et Lugaro c. Sferruzza ; — Cassation, Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

27. *Changement de route inévitable.* — Constituent une force majeure les événements et circonstances qui ont empêché le capitaine de suivre la route indiquée au contrat d'affrètement et de satisfaire aux obligations du contrat. — Merli et Lugaro c. Sferruzza. — Cassation Palerme, 4 mars 1893, VIII, p. 716.

Voir aussi : *Abordage, Affrètement, Armateur, Capitaine, Chargement, Déchargement, Fret, Gens de mer, Navigation, Starie, Surestaries.*

FORCEMENT DE VOILES.

1. Défaut d'avarie commune. — Règle d'York et d'Anvers, I, p. 83.

Voir aussi : *Affrètement, Avarie commune.*

FORTUNE DE MER.

FORTUNE DE MER. — Voir : *Assurance fluviale, Assurance maritime, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Jet à la mer, Preuve.*

FRAIS.

1. ALLEMAGNE. — *Frais extrajudiciaires. Assimilation aux frais du procès.* — Les frais extrajudiciaires de consignation, faits pour éviter la saisie d'un navire, doivent être assimilés aux frais du procès et traités comme eux. — Amsinck c. Armateurs de l'« Aurora ». — Tribunal de l'Empire, 24 septembre 1884, II, p. 47.

Voir aussi : *Port, Quai, Sauvetage, Service sanitaire.*

FRANCE.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Convention entre les Etats européens relative au régime sanitaire. — IX, p. 665.

2. Convention entre la France et l'Angleterre sur le sauvetage et l'assurance en mer (23 octobre 1889). — V, p. 704.

3. Convention de commerce et de navigation entre la République française et le Paraguay. — IX, p. 656.

4. Navire. Paquebots-poste. Convention franco-anglaise (11 avril 1891). — VII, p. 212.

5. Télégraphie sous-marine. Convention internationale du 14 mars 1884. (Circ. minist. du 31 juillet 1888). — IV, p. 213.

6. Traité de commerce et de navigation avec l'Equateur. — IV, p. 106.

7. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — IV, p. 615.

8. Commissionnaire de transports,

Actions pour avaries, pertes ou retards. Art. 105 et 108 C. com. (Loi du 11 avril 1888). — IV, p. 107.

9. Loi sur les accidents et collisions en mer (10 mars 1891). — VI, p. 610.

10. Loi modifiant les articles 435 et 436 du Code de commerce (23 mars 1891). — VI, p. 610.

11. Pêche côtière. Bateaux étrangers. Mer territoriale française. Police de la navigation (Décret des 19-22 août 1888). — IX, p. 495.

12. Pêche côtière. Limites de la mer territoriale française en Algérie. (Décret du 9 juillet 1888). — IV, p. 494.

13. Règlement de la navigation sur la Loire maritime (Décret du 1er octobre 1889). — V, p. 702.

14. Décret relatif à l'arrimage à bord des navires de commerce. — IX, p. 658.

15. Conditions d'admission au commandement des navires de commerce et création du diplôme d'élève de la marine marchande. — IX, p. 367.

16. Appareils à vapeur à bord des bateaux naviguant dans les eaux maritimes. — VIII, p. 474.

17. Arrêté relatif à la surprime de la navigation. — IX, p. 420.

18. Circulaire du directeur général des Douanes, relative à la loi sur la marine marchande. — IX, p. 329.

19. Décret sur les modifications au régime des admissions temporaires des blés. — IX, p. 791.

20. Expertises en Douane. Modification à la confection de la liste des experts. — VII, p. 613.

21. Régime douanier des produits français au Maroc. — VIII, p. 196.

22. Importation en franchise ou avec traitement de faveur des produits tunisiens. — IX, p. 101.

23. Taxes à percevoir sur les paquebots à vapeur faisant escale en France. — IX, p. 102.

24. Tarif des droits de courtage maritime dans le port de Landerneau. (Décret du 12 avril 1890.) — V, p. 708.

25. Droits à percevoir à Boulogne-sur-Mer. (Décret du 9 juillet 1889.) — V, p. 309.

26. Tonnage brut des navires. (Décret du 31 janvier 1893.) — VIII, p. 472.

27. Droits de tonnage au Hâvre. (Décret du 31 juillet 1888.) — IV, p. 378.

28. Droits de tonnage à Dunkerque. (Décret du 22 septembre 1888.) — IV, p. 379.

29. Droit de tonnage à Nantes. Fixation. (Décret du 13 juin 1889.) — V, p. 309.

30. Décret relatif à l'établissement d'un droit de tonnage à Saint-Raphaël et à Duclair. — IX, p. 792, 793.

31. Pilotage. Décret modifiant le règlement général pour la station du Hâvre. — V, p. 453.

32. Tarif du pilotage dans le quartier de Caen. (Décret du 30 janvier 1890.) — V, p. 706.

33. Décret modifiant le règlement du pilotage dans le port d'Alger. — IX, p. 655.

34. Pilotage. Décret modifiant le règlement général pour les stations de Quillebœuf et de Villequier. — V, p. 453.

35. Règlement de pilotage du Rhône. (Décret du 8 janvier 1890.) — V, p. 587.

36. Droits de pilotage à Saint-Jean-de-Luz. — VIII, p. 193.

37. Règlement de police du port de Nantes. (Arr. préf. du 7 janvier 1890.) — VI, p. 103.

38. Levée du blocus d'une partie de la Côte des Esclaves. — VIII, p. 193.

CHAPITRE II
Doctrine.

39. Du concours du commissionnaire en marchandises avec le porteur du connaissement, d'après un arrêt récent de la cour de Rouen (M. Marais). — V, p. 281.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

40. France. — *Navigation entre la France et l'Algérie. Droits de quai. Loi du 30 janvier 1872. Application.* — La navigation entre l'Algérie et la France n'est pas, sous le rapport douanier, une navigation de cabotage ; et les droits de quai, auxquels la Douane soumet les navires venant de l'Algérie en France, sont perçus à juste titre par application de la loi du 30 janvier 1872 (art. 6), et

il n'y a pas lieu d'en ordonner la restitution. — Cie de navigation mixte c. Douane. — Marseille, 5 juillet 1890, VI, p. 181.

FRANCISATION. — Voir : *Copropriétaire de navire, Vente.*

FRAUDE.

1. FRANCE. — *Allégation. Preuve formelle. Nécessité.* — Des allégations de complicité de dol ou de fraude ne peuvent être admises par la justice, qu'à la condition d'être formellement démontrées.— Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

Voir aussi : *Assurance maritime, Capitaine, Connaissement, Douane, Fin de non-recevoir, Obligation.*

FREINTE. — Voir : *Avarie, Commissionnaire de transports.*

FRET.

DIVISION

Chap. I. *Législation*. — Chap. II. *Doctrine*. — Chap. III. *Généralités*. — Chap. IV. *Dans quel cas le fret est dû.* — Chap. V. *Calcul du fret.* — Chap. VI. *Paiement du fret.* Sect. 1. *A qui le fret est dû.* Sect. 2. *Qui doit le fret*. Sect. 3. *A quel moment et pendant combien de temps le fret est dû.* Sect. 4. *Des droits du capitaine pour le paiement du fret*. Sect. 5. *Demande en réduction*. — Chap. VII. *Des privilèges sur le fret.* — Chap. VIII. *Assurance du fret.* — Chap. IX. *Contribution du fret à l'avarie commune*. — Chap. X. *Compétence en matière de fret.*

CHAPITRE I

Législation.

1. Perte. Avarie commune. Règle d'York et d'Anvers. — I, p. 83 ; VI, p. 347.

2. ALLEMAGNE.— Règles de Hambourg. — I, p. 279, 280.

3. ITALIE. — Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 332.

4. SUÈDE. — Contrebande par le chargeur à l'insu du fréteur et du capitaine. Confiscation. Fret dû. — III, p. 109.

CHAPITRE II

Doctrine.

5. FRANCE. — Le fret sauvé d'un naufrage est-il dispensé de contribuer proportionnellement aux allocations ou dépenses de sauvetage ? (M. de Courcy). — I, p. 66.

6. Etude sur la perte par cas fortuit de marchandises transportées, et sur la clause « fret acquis à tout événement » (M. Danjon). — II, p. 625.

7. Le consignataire du navire est-il tenu envers l'armateur du fret dû par l'affréteur ? (M. Masson). — VII, p. 92.

8. Ce que comprend le fret de l'armateur (M. Masson). — VII, p. 109.

9. BELGIQUE. — Retard dans l'arrivée. Détérioration des marchandises. Marchandises sacrifiées dans l'intérêt commun. Fret dû. Cas où le navire ne peut parvenir à destination. Mode de règlement. Marchandises perdues par force majeure. Fret non dû (M. Jacobs). — I, p. 666.

10. NORVÈGE. — Du droit de rétention du capitaine pour le paiement du fret dans le droit norvégien (M. Beauchet). — VI, p. 497.

CHAPITRE III

Généralités.

11. FRANCE. — *Fret net. Définition.* — Il faut entendre par fret net les 60 0/0 du fret brut, sans qu'il soit besoin de supputer les différents frais pouvant grever l'armement. — Baratoux c. Lloyd andalous et la Foncière. — Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

12. *Entrepreneurs postaux. Insaisissabilité. Frets encaissés pour leur compte. Inapplication.* — Le bénéfice de l'insaisissabilité, que la loi accorde aux entrepreneurs des courriers postaux pour les paiements, chevaux, provisions, ustensiles et équipages destinés au service de la poste, ne peut être étendu aux biens personnels desdits entrepreneurs. Notamment, quand l'entrepreneur d'un service postal maritime exerce sur les paquebots affectés à ce service l'industrie du transport des passagers et des mar-

chandises, on ne saurait étendre la faveur de l'insaisissabilité aux frets qu'il encaisse ainsi, en qualité de commissionnaire de transports, pour compte des particuliers. — Morelli et Cᵉ c. Reynaud, Cardon, Thiole et autres. — Marseille, 24 février 1887, II, p. 697.

13. *Copropriétaires de navire. Créancier de l'un d'eux. Saisie-arrêt sur le fret. Nullité. Droit contre la communauté.* — Lorsqu'un navire appartient à plusieurs propriétaires, le créancier personnel de l'un d'eux n'est pas en droit de saisir-arrêter, en mains des affréteurs, le fret dû au capitaine, et de s'opposer à la sortie du navire, pour se garantir du paiement de sa créance. La saisie-arrêt ainsi pratiquée est nulle, et le créancier ne saurait mettre à sa mainlevée cette condition que le capitaine sera responsable comme séquestre de la part du fret correspondante à sa part de propriété dans le navire. Il peut seulement provoquer la liquidation de cette part dans la communauté des propriétaires, après que celle-ci a reçu du capitaine le compte du fret. — Cap. Bistis c. Joannidès et Fleisch et Cie. — Marseille, 24 novembre 1893, IX, p. 547.

14. *Frais de sauvetage des marchandises. Capitaine. Non-contribution en proportion du fret.* — Le capitaine est dispensé de contribuer aux frais de sauvetage des marchandises en proportion du fret qu'il réclame sur elles, à moins qu'il ne soit établi en fait qu'il a renoncé à se prévaloir de cette exonération. — Grant c. Clère. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 671.

15. *Naufrage. Fret proportionnel dû. Défaut de contribution aux frais de sauvetage.* — Lorsqu'un navire a fait naufrage avant d'arriver à son port de destination, le fret proportionnel qui lui est dû sur la partie de marchandises sauvées, ne doit pas contribuer aux frais de sauvetage; les termes précis et absolus de l'art. 303, § 1ᵉʳ, du Code de com. ne comportent pas d'interprétation. — Thorsen c. Rose, Deutsch et fils. — Hâvre, 27 décembre 1887, III, p. 572.

16. Angleterre. — *Affrètement. Fret susceptible de hausse et de baisse. Contrat ferme.* — Un contrat ne peut être considéré comme ferme, quand le fret était susceptible de hausse ou de baisse, suivant les fluctuations des cours. — Whimster et Watson et consorts c. Burnley et Cie. — Cour de session d'Edimbourg, 15 février 1894, X, p. 95.

17. *Armateurs. Groupement pour le maintien des frets. Absence de coalition.* — Lorsque des armateurs se sont groupés pour empêcher l'avilissement des frets et ont accordé une ristourne sur le fret perçu à tout exportateur chargeant sur leurs navires, en excluant de ce rabais, pendant six mois, tout client qui aurait chargé sur d'autres navires, ce groupement est licite. Les armateurs ne faisant point partie de cette combinaison ne peuvent l'attaquer comme une coalition contraire aux droits et aux intérêts du commerce. — Mogul Steam Ship Cy c. Mac Gregor Gow et Cie. — Haute-Cour de justice, 11 août 1888, IV, p. 324; Chambre des Lords, 18 décembre 1898, VII, p. 450.

18. Belgique. — *Saisie-arrêt. Contestation des droits du capitaine sur le fret. Fin de non-recevoir opposable au capitaine.* — Si, en faisant pratiquer saisie-arrêt à charge de son débiteur, le créancier agit en vertu d'un droit qui lui est propre, il n'en est plus de même lorsqu'en suite de la saisie pratiquée, il y a lieu de débattre, soit avec le tiers saisi, soit avec d'autres intéressés, la réalité des droits de son débiteur sur les deniers saisis; dans cette hypothèse, le créancier saisissant agit aux lieu et place du débiteur saisi et demeure soumis à toutes les exceptions qui pourraient être opposées à celui-ci. Ainsi, la fin de non-recevoir qui pourrait résulter, pour un capitaine de navire, de ce qu'il a signé librement et en pleine connaissance de cause la charte-partie et qu'il ne peut, dès lors, en contester la sincérité soit quant à la date, soit quant aux énonciations qu'elle renferme, peut être également opposée aux créanciers qui ont saisi-arrêté le fret à charge du capitaine. — Forwood Brothers Barned Lewis Lionel et cap. Tom c. Stuart Williams et Cᵒ et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

CHAPITRE IV
Dans quels cas le fret est dû.

19. France. — *Affrètement pour aller et retour. Port de destination d'aller. Convention. Fret payable ou non. Nullité.* — Est nul et de nul effet l'accord par lequel un capitaine, parvenu au lieu où il doit débarquer le chargement d'aller et prendre celui de retour, s'engage à rester à la disposition de l'agent des affréteurs tant qu'il plaira à ces derniers, et à n'être payé de son fret que sur ce qu'il plaira à cet agent d'embarquer comme chargement de retour. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

20. *Clause exonérant l'armateur des barateries du capitaine. Cargaison en partie détournée.* — L'armateur, qui a stipulé au connaissement qu'il ne répondait pas de la baraterie du capitaine, est couvert par cette clause de toutes les fautes commerciales et nautiques que le capitaine peut commettre. Il est donc fondé à réclamer la totalité du fret convenu, dès que le navire est arrivé à destination, quand même le capitaine serait reparti en emportant une partie de la cargaison qu'il aurait détournée. — Albretsen c. Perraud et Cie, Valler frères et Nanteau, Van Duym et Cie. — Rennes, 9 avril 1889, VI, p. 414. — .... Ou quand même le capitaine aurait jeté à la mer une partie de la marchandise. — Numa Van Cauvenberghe c. cap. Hardy. — Dunkerque, 21 janvier 1888, IV, p. 665.

21. *Echouement. Sucre. Déficit. Perte d'une partie de la cargaison. Fret non dû. Répétition.* — Si, par suite d'un échouement, une quantité de sucre s'est fondue au contact de l'eau de mer, le déficit doit être considéré non pas comme une avarie, mais comme une véritable perte d'une partie de la marchandise. En conséquence, le fret et les frais payés pour la quantité périe peuvent être répétés. — Raffineries de Saint-Louis c. Savon frères. — Marseille, 26 juin 1889, V, p. 243.

22. *Marchandises mises sur allège et non parvenues à destination.* — Le capitaine n'a pas droit au fret sur les marchandises, qui, mises sur allège, ne sont pas parvenues à leur destination définitive. — Génestal et Delzons c. Hughson. — Rouen, 19 novembre 1888, IV, p. 633.

23. *Jet à la mer. Marchandises gâtées et pourries. Force majeure. Fret dû.* — Lorsqu'un capitaine, en cours de route, jette à la mer une partie de marchandises gâtées et pourries, il n'encourt aucune responsabilité si ce jet a eu pour objet de préserver les autres marchandises embarquées. Il est en droit d'invoquer le cas de force majeure prévu par l'art. 230 du Code de com. Le fret intégral est dû sur toute la partie jetée, car ce jet équivaut au retrait de la marchandise par les armateurs eux-mêmes. — Cap. Taylor c. Pauwels et Debacker et Assureurs. — Dunkerque, 15 juin; Douai, 29 octobre 1888, IV, p. 523.

24. *Clause « fret acquis, même en cas de sinistre ». Validité pour le fret non avancé.* — La clause « fret acquis, même en cas de sinistre » est parfaitement valable, et par fret acquis, on doit entendre tout le fret, même celui qui ne devait être payé qu'à l'arrivée du navire. — Pierce Becker et Ilardi c. Fraccola; — Rouen, 23 avril 1888, IV, p. 31. — Pierce Becker et Ilardi c. Rose ; — Hâvre, 2 avril 1889, V, p. 47; Rouen, 27 octobre 1889, V, p. 480; Cass., 15 janvier 1892, VII, p. 386. — Pierce Becker et Ilardi c. Grosbon; — Rouen, 13 décembre 1886, II, p. 528.

25. *Contrà :* — Molinari et Cie c. Barruel; — Marseille, 26 octobre 1885, I, 382. — Cicellis c. Désiré Michel et Cie; — Aix, 15 novembre 1886, II, p. 412. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Porte et Cie ; — Paris, 22 avril 1890, VI, p. 131.

26. *Avance non restituable. Avarie commune. Marchandises augmentées de la valeur du fret.* — Les marchandises, pour lesquelles le fret a été payé d'avance et stipulé non restituable, doivent contribuer pour leur valeur augmentée du fret, le fret non payé devant seul contribuer. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

27. *Clause « fret acquis vide comme plein ». Défaut d'assimilation avec la clause « fret acquis à tout événement ».* — Quand un connaissement porte que le fret d'une partie de liquides (dans l'espèce, des fûts de rhum) sera « acquis vide comme

plein », cette stipulation ne peut être assimilée à la clause « fret payable en cas de sinistre ou à tout événement ». Elle ne peut donc être censée déroger à l'art. 302 du Code de com., mais à l'art.310, 2°, et a pour seule conséquence d'exonérer le capitaine du coulage des liquides. — Bernier et Cie c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Hâvre, 3 janvier 1888, III, p. 574.

28. *Clause « fret acquis vide comme plein ». Liquide. Fret sur lesquels elle permet d'exiger le fret.* — Le fret, en cas de clause « fret acquis vide comme plein », doit être payé sur chaque fût livré en vidange ou même vide; mais il n'est dû ni sur les fûts manquants ni sur ceux représentés brisés ou défoncés, et ne pouvant plus contenir de liquide. — Bernier et Cie c. Cie Hâvraise Péninsulaire. — Ibid.

29. *Rupture de l'affrètement. Droit au fret entier. Conditions.* — En cas de rupture de l'affrètement, une mise en demeure et un jugement sont toujours nécessaires pour permettre à l'armateur de faire valoir le droit au fret entier, que lui confère l'article 288, § 1er. — Verdeau et Cie c. Coquelin frères. — Dunkerque, 30 janvier 1894, X, p. 58.

30. *Rupture du voyage avant le départ. Demi-fret. Surestaries. Non-lieu.* — L'affréteur qui rompt le voyage avant de partir ne doit d'autre indemnité au capitaine que la moitié du fret convenu, suivant l'article 288 du Code de commerce, et n'est pas tenu de payer, en sus, des surestaries pour retardement du navire. — Cap. Leguennec c. Pouilly et Lefèvre et Perthuy. — Nantes, 12 avril 1893, IX, p. 537.

31. *Absence de chargement dans le délai. Reprise du navire. Rupture du voyage. Demi-fret.* — L'article 288 du Code de commerce n'impose aucune formalité particulière pour constater la rupture du voyage. En conséquence, le fréteur n'a droit qu'au demi-fret, bien que l'affréteur ne lui ait donné aucun avis de son intention de rompre le voyage, si cette intention n'a pu être ignorée du fréteur, et spécialement lorsque, la cargaison n'ayant pas été chargée dans le délai imparti par la charte-partie, le fréteur a repris la disposition de son navire à l'expiration des jours de planche. — Legal c. Christaens et Allaire. — Nantes, 18 mars 1890, V, p. 648.

32. *Glaces en Loire. Force majeure. Retard. Affréteur. Obligation de charger. Refus. Résiliation. Demi-fret.* — L'affréteur qui s'est engagé à charger à une époque déterminée, doit opérer le chargement, même après cette époque, si le fréteur justifie n'avoir pu, auparavant, par suite des glaces en Loire, faire remonter son navire à Nantes pour y prendre charge. La résiliation du contrat d'affrètement doit être prononcée aux torts du chargeur et celui-ci doit payer le demi-fret à titre d'indemnité. — Flornoy et fils c. Moussié fils. — Nantes, 11 janvier 1891, VII, p. 33.

33. *Avaries. Capitaine. Clause d'option entre la moitié du fret et le poids du connaissement. Cas d'application.* — La clause d'une charte-partie, stipulant qu'en cas d'avaries le capitaine aura l'option de recevoir la moitié du fret sur les parties avariées ou de régler sur le poids du connaissement, n'est applicable que dans le cas où les réclamateurs demandent à ne payer que la moitié du fret. — Neufeld c. cap. Patridge. — Rouen, 11 août 1886, II, p. 647.

34. *Fret sur le vide. Délai de starie. Expiration. Capitaine. Droit de mettre à la voile. Protestation. Agent des affréteurs. Réserves.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec stipulation d'un certain délai de starie, passé lequel le capitaine aura le droit de mettre à la voile et, après avoir fait constater le vide, de le faire payer comme plein, sauf calcul du déchet normal de route, l'armateur qui reçoit l'ordre de mettre à la voile avant le chargement complet du navire, n'a, pour s'assurer l'exercice du droit que la convention lui réserve, qu'à protester purement et simplement en mains de l'agent de l'affréteur, et sa protestation, en dehors de toute forme sacramentelle, a la même force que si elle était faite par un officier public. Et il ne suffirait pas, pour faire tomber cette protestation et annuler ses effets, que l'agent des affréteurs se bornât à répondre, en la recevant, qu'il n'a point contrôlé le vide et qu'il fait des réserves. — Cap. Aste c. Mante frères et Borelli de Régis aîné. — Marseille, 12 juillet 1894, X, p. 261.

35. *Fret sur le vide. Navire entier.*

Chargement pour partie. — Lorsqu'un navire a été affrété pour chargement complet, l'obligation pour l'affréteur de payer le fret en entier, bien que le chargement n'ait été effectué que pour partie, rentre dans les clauses spéciales du contrat relatives au prix du loyer du navire affrété, et ne présente pas les caractères de dommages-intérêts qui seraient dus en vertu d'une faute personnelle. En conséquence, l'armateur peut réclamer le loyer en entier, non seulement à l'affréteur, mais aussi à son consignataire, et celui-ci est engagé directement, en sa qualité de consignataire et d'agent de l'affréteur, au paiement du fret, sans pouvoir soulever l'exception de discussion. — Coteswoith c. Cie commerciale française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

36. *Fret sur le vide. Navire entier. Clause « environ tant de standards de bois ». Tolérance de 10 0/0. Paiement intégral.* — L'affrètement en travers, avec la clause « environ tant de standards de bois », implique une tolérance de 10 0/0 en plus ou en moins de la quantité indiquée, et l'affréteur ne peut se refuser au paiement de la totalité du fret, lorsque cette tolérance n'a pas été dépassée. — Cap. Krutzfeldt c. Chegaray. — Hâvre, 17 septembre 1890, VI, p. 280.

37. *Fret sur le vide. Partie des marchandises non chargée. Jauge du navire exacte. Absence de vice d'arrimage.* — L'armateur, qui a frété son navire pour embarquer une certaine quantité de marchandises et qui a indiqué la jauge de ce navire, ne saurait être déclaré responsable de ce que le capitaine n'a pu embarquer qu'une partie du chargement fourni conformément à la charte-partie, si la jauge déclarée est exacte, si aucun défaut n'est constaté dans l'arrimage et si l'impossibilité d'embarquer la totalité des marchandises est due à l'encombrement occasionné par leur nature défectueuse. En pareil cas, l'armateur a le droit d'exiger le paiement intégral de son fret. — Bossière frères et Cie c. Rose. — Hâvre, 1er août 1887, III, p. 297.

38. *Fret sur le vide. Chargement inachevé. Affréteur. Rupture du contrat. Mise en demeure.* — Le fret sur le vide est dû exceptionnellement en l'absence de toute mise en demeure préalable, lorsque c'est l'affréteur lui-même qui rompt le contrat et oblige le navire à lever l'ancre sans avoir terminé son chargement. — Cotesworth c. Cie commerciale française. — Seine, 25 février 1893, IX, p. 189.

39. *Fret sur le vide. Troubles politiques. Mise en demeure. Protestation. Suffisance.* — Le départ du navire sans mise en demeure à l'affréteur ne saurait constituer une fin de non-recevoir à l'action en paiement du fret sur le vide, si cette omission se justifie par ce fait que la mise à la voile a eu lieu au milieu de troubles politiques. Dans ces circonstances, la protestation, faite au capitaine à son départ, peut tenir lieu d'une mise en demeure. — Cie Commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, V, p. 747.

40. *Fret proportionnel. Loi anglaise.* — D'après la loi anglaise et toute charte-partie conforme à cette loi, le fret proportionnel à la distance parcourue n'est pas dû aux armateurs et au capitaine. — Pierce Becker et Ilardi c. Auger et Réclamateurs. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

41. Allemagne. — *Fret acquis d'avance. Abordage. Contribution aux dommages.* — Le fret acquis d'avance doit contribuer au paiement des dommages causés au navire abordé. En conséquence, le montant de ces dommages doit être supporté au prorata par l'assureur sur corps et par le fret acquis d'avance, en prenant pour base, d'une part, le fret net, et, d'autre part, la valeur du navire au commencement du voyage. — Deutsche Dampschiffs - Rhederei à Hambourg c. la Cie Norddeutschen. — Trib. sup. hans., 17 octobre 1892, VIII, p. 570.

42. Angleterre. — *Affrètement au mois. Avarie de machine. Temps perdu.* — Il n'est dû aucun fret au navire affrété au mois pour tout le temps pendant lequel, devenu impropre à la navigation par suite d'une avarie de machine, il n'a pu continuer sa route qu'à l'aide d'un remorqueur. — Hogarth c. Miller. — Chambre des Lords, 1er décembre 1890, VI, p. 471.

43. *Affrètement au mois. Temps du déchargement au port de destination.* — Dans l'affrètement au mois,

le loyer du navire continue à courir pendant tout le temps que dure le déchargement au port de destination. — Hogarth c. Miller. — Ibid.

44. *Fret. Vente de marchandises en cours de route.* — Sur les marchandises vendues en cours de route après avoir été condamnées par expertise régulière, le fret entier est dû, et non le fret de distance. — Schiff c. Steel Brothers et C°. — Haute Cour de justice, 11 juillet 1893, IX, p. 575.

45. *Connaissement. Exonération de l'incendie. Marchandises brûlées à bord. Fret afférent. Perte pour l'armateur.* — Les marchandises qui brûlent à bord après leur embarquement périssent pour le chargeur, quand le connaissement excepte le risque d'incendie. Le fret relatif aux marchandises brûlées est perdu pour l'armateur, et l'affréteur n'est pas obligé de donner d'autres marchandises en remplacement. — Aitken, Lilbum et Cie c. Ensthausen. — Cour supr. de judicature, 7 février 1894, X, p. 92.

46. *Affréteur. Refus de charger. Dommages-intérêts. Différence entre le fret convenu et le fret effectué.* — Dans la loi anglaise, l'affréteur qui refuse de charger le navire ne doit pas le demi-fret, mais seulement des dommages-intérêts représentant la différence entre le fret convenu et le fret effectué. Mais, dans le fret effectué, l'affréteur n'a pas le droit de comprendre le fret que l'armateur a reçu pour les marchandises qu'il a embarquées en remplacement des marchandises brûlées. — Aitken Lilbum et Cie c. Ernsthausen. — Ibid.

47. *Retrait des marchandises avant le voyage, mais après le chargement. Fret dû en entier.* — Le négociant qui a chargé ses marchandises ne peut demander à les avoir mises à terre de nouveau et à les reprendre, qu'à la condition de payer le fret qui aurait été dû pour le transport. — Casebourne et Cie c. Houston et Cie et Avery et Cie. — Cour sup. de judic., 25 juillet 1887, III, p. 332.

48. *Avarie. Option pour le capitaine de recevoir le demi-fret ou de régler sur le poids du connaissement. Application.* — Lorsqu'une clause de la charte-partie porte qu'au cas où tout ou partie de la cargaison sera délivré en état d'avarie ou d'échauffement, les réclamateurs pourront déduire la moitié du fret pour cette portion, le capitaine aura option d'accepter ce règlement ou d'exiger le fret entier sur la cargaison embarquée. Cette clause doit s'appliquer dès qu'un échauffement se produit. — Otto c. Gallaher. — Assises d'Antrim, 1er août 1887, III, p. 331.

49. *Navire perdu. Fret payable d'avance. Connaissements non signés.* — A partir du moment où le navire est perdu, l'armateur n'a plus droit à réclamer la portion de fret payable d'avance, alors même que les lenteurs du chargeur à lui présenter le connaissement à signer auraient retardé sa réclamation. — Smith Hill c. Pyman Bill. — Cour supr. de judicature, 11 avril 1891, VII, p. 611.

Contrà: — Haute-Cour de justice, 14 novembre 1890, VI, p. 470.

50. *Naufrage. Solde de fret dû. Paiement après la sortie du port d'attache.* — Lorsque le solde du fret doit être payé après le départ du port d'embarquement, il ne peut être réclamé par l'armateur si le navire s'est perdu dans des eaux faisant partie dudit port d'embarquement. — Cie de navigation à voiles c. Hickie, Borman et Cie. — Cour supr. de judicature, 3 juillet 1885, I, p. 245.

51. *Tonnage du navire indiqué par l'affréteur. Partie de la cargaison non chargée. Fret dû en proportion de la quantité embarquée.* — Lorsque l'armateur a indiqué le tonnage exact de son navire et que, d'autre part, toute la cargaison n'a pu être chargée, le fret n'est dû qu'en proportion de la quantité embarquée. — Mackell c. Wright frères et Cie ;— C. de Session d'Edimbourg, 6 juillet 1887, III, p. 214. — Carnegie c. Conner ; — Cour du Lord Maire, 28 mai 1889, V, p. 257.

52. *Voyage abandonné. Armateur. Renonciation au fret. Chargeurs. Renonciation à toute indemnité. Avances sur fret. Remboursement.* — Quand un voyage est abandonné par suite d'avaries du navire et de la cargaison, et qu'une convention intervient entre armateurs et chargeurs pour renoncer les uns au fret, les autres à toute indemnité, les chargeurs n'ont plus le droit de réclamer le remboursement des avances sur fret. —

Silva et Cie c. Armateurs. —Haute-Cour de justice, 25 et 26 avril 1894, X, p. 294.

53. BELGIQUE. — *Affréteur. Rupture du voyage en temps utile. Demi-fret. Chargement commencé par d'autres chargeurs. Exception inopposable.* — Lorsque l'affréteur a dénoncé en temps utile qu'il ne chargerait pas, pour permettre au fréteur de trouver un autre affrètement, le demi-fret est dû. Le paragraphe 3 de l'article 75 L. M. subordonnant uniquement le droit qu'il confère à l'affréteur à la condition qu'il n'ait pas commencé le chargement de ses propres marchandises, l'affréteur ne saurait faire état de ce que d'autres chargeurs avaient déjà commencé le chargement de leurs marchandises au moment où il a rompu le voyage. — Cap. de Myttenaere c. Blumenthal. — Anvers, 28 janvier 1893, IX, p. 258.

54. *Rupture du voyage. Demi-fret. Indemnité de chômage. Double emploi.* — Le demi-fret réclamé du chef de rupture de voyage fait double emploi avec l'indemnité de chômage ; allouer l'un et l'autre serait faire profiter le navire et du voyage et de l'impossibilité d'exécuter celui-ci. — Van Mænen et Van den Bræck c. Ville d'Anvers. — Anvers, 2 décembre 1887, IV, p. 450.

55. *Affrètement. Rupture. Dommages-intérêts. Différence de fret.* — Dans une convention d'affrètement, les dommages-intérêts qui sont une *suite immédiate et directe* de l'inexécution de la convention, et qui ont *été prévus* ou qu'on *a pu prévoir* lors du contrat, comportent les articles suivants : Différence de fret sur le transport ; frais d'allège ; surveillance du transport de la marchandise saine ; frais de pesage de cette marchandise ; salaire des ouvriers qui ont séparé la marchandise saine de la marchandise avariée ; note d'honoraires de celui qui a fait le triage ; frais de l'expert commis par le tribunal ; perte sur la marchandise avariée vendue ; pesage de la marchandise avariée. — Levysohn c. Burghardt. — Bruxelles, 2 novembre 1894, X, p. 621.

56. *Fret sur le vide. Indication du tonnage du navire. Obligation de l'affréteur malgré la clause « environ ».* — Quand un navire est affrété pour un plein chargement, d'un poids garanti équivalent à la capacité du navire, et que cette capacité est indiquée être de 560 tonneaux *ou environ*, l'affréteur doit, même en cas de vide, payer le fret jusqu'à concurrence de 560 tonneaux sans réduction, la restriction *environ* étant écrite en faveur du fréteur. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

57. *Fret sur le vide. Affrètement pour un plein chargement de marchandises diverses. Partie de la cargaison non embarquée. Grève dans l'usine d'expédition.* — Dans le cas d'un affrètement pour un plein chargement de marchandises diverses et licites, et lorsqu'il est stipulé « que le délai de starie sera suspendu par tous accidents ou causes hors du contrôle des affréteurs, qui empêcheront ou interrompront le chargement, y compris les grèves des ouvriers des affréteurs, etc. », les chargeurs ne peuvent invoquer cette clause, lorsqu'il s'agit d'un retard provenant d'une grève qui a éclaté dans une usine d'où des verres à vitres devaient leur être expédiés pour être chargés. — Cap. Schmidt c. Pecher et Cie. — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 339.

58. *Fret sur le vide. Navire en cueillette. Preuve du vide. Expertise inutile. Protêt de la part du capitaine. Suffisance.* — Dans le cas d'un navire chargeant en cueillette, une expertise ayant pour but de prouver le vide n'est pas nécessaire pour rendre la demande de fret sur le vide recevable ; il suffit que le capitaine ait protesté au cours du chargement. - Morel brothers et Kennedy Hunter et C° c. Frères Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

59. DANEMARK. — *Affrètement par courtier. Lieu de déchargement. Déclaration erronée. Affréteur responsable. Demi-fret.* — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans que cependant l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier. Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu

indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 767.

60. *Insuffisance de charbon. Déroutement. Avarie à la cargaison. Expéditeur. Libération du fret.* — Lorsque la provision de charbon dans un navire, au moment où il entreprend un voyage pour transporter des harengs frais de Danemark en Angleterre, peut être considérée comme insuffisante pour la durée présumée du voyage, eu égard à la force de la machine et à la saison, et que le capitaine a été obligé, pour faire du charbon, de dévier notablement de la route ordinaire en prolongeant ainsi la durée du voyage, les avaries causées en conséquence à la cargaison autorisent l'expéditeur à ne pas payer le fret à l'armement.— Copenhague, 3 décembre 1890, VIII, p. 410.

61. NORVÈGE. — *Fret de distance. Capitaine. Omission de l'exiger. Action contre l'assureur du fret. Fin de non-recevoir. Absence de faute.* — Le capitaine qui, en cas de naufrage, omet d'exiger le fret de distance des propriétaires de la cargaison est, en principe, déchu du droit de réclamer à l'assureur une indemnité pour la perte du fret. Mais, s'il est établi que, d'après les circonstances, il n'a commis aucune faute en n'exigeant pas le fret de distance et que sa conduite lui a été conseillée par des personnes sérieuses du lieu où le navire a fait naufrage, il peut agir contre l'assureur. — Christiania, 25 février 1894, X, p. 804.

62. TUNISIE. — *Jet à la mer. Salut commun. Faute du capitaine. Clause : « franc d'avaries grosses ».* — Le fret n'est pas dû sur les marchandises jetées pour le salut commun lorsque le jet est le résultat d'une faute imputable au capitaine, ou bien lorsque les marchandises jetées ne peuvent pas donner lieu à un règlement d'avaries communes, soit parce qu'elles étaient chargées sur le pont, soit parce qu'elles avaient été embarquées avec la clause : « franc d'avaries grosses et réciproques ».— Claude Mouin c. Motès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

63. *Chargement insuffisant. Fret. Diminution proportionnelle.* — Le fait par le capitaine d'embarquer une quantité de marchandises moindre que celle qu'il peut réellement prendre doit entraîner pour lui une diminution proportionnelle sur le fret. — Cap. Tricae c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 497.

64. *Fret de distance. Emprunt sur la cargaison. Refus des chargeurs.* — Si les capitaines peuvent invoquer le premier paragraphe de l'article 234 du Code de commerce pour être autorisés à contracter un emprunt à la grosse sur la cargaison, pendant le voyage, les chargeurs peuvent, de leur côté, se prévaloir du paragraphe 3 du même article pour s'opposer à cet emprunt, en déchargeant leurs marchandises et en payant le fret proportionné à l'avancement du voyage. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

65. *Fret de distance. Navire. Innavigabilité en cours de route. Chargeurs. Retrait des marchandises.* — Aux termes de l'article 296 du Code de commerce, les chargeurs peuvent retirer leurs marchandises, en ne payant que le fret proportionnel de distance, lorsqu'en cours de route le navire est atteint d'innavigabilité absolue ou relative, et que le capitaine n'en loue pas un autre pour terminer le voyage. La disposition de ce dernier article est encore applicable lorsque, tout en étant possible, le radoub du navire ne pourrait cependant être effectué dans un court délai. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Ibid.

CHAPITRE V
Du calcul du fret.

66. FRANCE. — *Clause de paiement « en bloc et sans déduction ». Interprétation. Cour d'appel.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que la délivrance de la marchandise aura lieu contre le paiement du fret en bloc et sans déduction, l'interprétation de cette convention appartient à la Cour d'appel, qui peut souveraine-

ment apprécier si, par dérogation à l'article 302 du Code de commerce, elle oblige le chargeur à payer le fret même sur les manquants dus à des fortunes de mer. — Cap. Wilr c. Crispo et Basch. — Cassation, 15 février 1893, VIII, p. 513.

67. *Clause « poids inconnu ». Fret payable sur le poids délivré.* — Lorsqu'un capitaine a signé un connaissement avec la mention « poids inconnu », le fret doit être payé sur le poids délivré, bien que le capitaine ait déclaré, dans le même connaissement, avoir reçu un poids supérieur. — Ollive c. Vve Gondolo. — Nantes, 12 mars 1892, VIII, p. 95.

68. *Défaut de convention. Usage de Marseille. Déficit considérable. Dérogation. Fret payable sur la quantité délivrée.* — Il est d'usage à Marseille qu'à défaut de convention spéciale pour le mode de règlement du fret, celui-ci soit payé sur le poids porté au connaissement. Il y a lieu toutefois de déroger à cet usage et de décider que le fret sera réglé sur la quantité délivrée, quand le déficit reconnu au débarquement est considérable (28 0[0), et que, loin de pouvoir être attribué à une fortune de mer, ce déficit semble plutôt être dû à une escale faite par le capitaine en dehors des conditions du contrat d'affrètement. — Cap. Reget c. Cassar. — Marseille, 14 octobre 1889, II, p. 446.

69. *Fret stipulé pour le transport, l'embarquement et le débarquement. Portée.* — Le prix du fret stipulé pour le transport, embarquement et débarquement compris, ne comprend que les opérations qui sont l'accessoire du transport maritime et peuvent s'effectuer couramment par les hommes et les engins du bord. En conséquence, ils ne comprennent pas le déchargement des marchandises de wagons, même amenés sur le quai du lieu de départ, ni leur transport sur quai vis-à-vis du navire. Spécialement, ne sont pas compris dans le prix du fret les frais faits pour amener des pieux sous la grue d'embarquement au départ. — Flornoy c. Neveu et Decour. — Nantes, 30 janvier 1886, II, p. 570.

70. *Fret payable sur les quantités réellement délivrées. Réclamateurs tenus proportionnellement au poids attribué à chacun d'eux.* — Le fret, qui a été stipulé « fret à percevoir sur les quantités réellement délivrées », doit être perçu par le capitaine de chaque réclamateur, proportionnellement au poids qui aura été attribué à chacun d'eux dans la délivrance de la cargaison. — Cap. Mackay c. Réclamateurs et Chargeurs. — Hâvre, 4 juillet 1888, IV, p. 161.

71. *Fret payable sur la quantité délivrée. Erreur à l'embarquement. Freinte de route.* — Lorsque les conditions de l'affrètement portent le poids à embarquer et prévoient que le fret ne sera payable que sur la quantité délivrée, c'est au capitaine à faire le nécessaire au lieu de charge, s'il croit qu'une erreur a été commise à l'embarquement sur la quantité réellement chargée. Il y a lieu également de tenir compte de la freinte de route. — Cap. Jowes c. Dewulf-Cailleret, The Mercantile Steam Ship Cy Limited et cap. Watson c. Dreyfus frères et Dewulf - Cailleret. — Dunkerque, 18 mars et 22 avril 1890, VI, p. 152.

72. *Fret payable sur le poids délivré. Frais de pesage. Usage du Hâvre.* — D'après l'usage du Hâvre, lorsque le fret est payable sur le poids délivré, les frais du pesage, auquel le capitaine doit procéder pour déterminer le montant du fret, sont à la charge de celui-ci. L'application de cet usage, qui n'a rien de contraire à la loi, ne peut être écartée que par la convention des parties. — Cap. Ritson c. Génestal et Delzons ; — Hâvre, 16 mars 1893, IX, p. 35. — Ephrussi c. cap. Johnson ; — Hâvre, 7 décembre 1893, II, p. 561.

73. *Fret payable sur le poids délivré. Frais de pesage. Usage de Nantes.* — Lorsque le fret doit se calculer sur le poids reconnu à l'arrivée, les frais de pesage se partagent par moitié. — Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jerminy et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

74. *Fret payable sur le poids délivré. Sucres en canastres. Tare fixe de douane. Droit de faire tare nette.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie que le fret d'une cargaison de sucre brut en canastres doit être payé à raison du poids net, délivré au port de débarquement, cela signifie que le

poids net au débarquement est celui du sucre dépouillé de son emballage, d'où ressort la nécessité d'un pesage du sucre en dehors des canastres elles-mêmes. L'usage adopté par la Douane de pratiquer le pesage sur l'ensemble de la cargaison et de faire une tare de 8 0[0 pour les canastres ne peut être obligatoire pour le capitaine qui a stipulé que le poids net serait établi d'après la tare effective et réelle. — Cap. Loutitt c. Raffineries de Saint-Louis.— Marseille, 18 décembre 1891, VII, p. 434.... — Alors surtout qu'il s'agit d'un capitaine étranger auquel les usages de Marseille sont inconnus. — Aix, 15 mars 1892, VII, p. 528.

75. *Fret payable sur le poids délivré. Déficit. Coulage lors du chargement. Perte du fret.* — La clause, stipulant que le fret sera réglé sur la quantité délivrée, doit être appliquée littéralement toutes les fois que le capitaine ne démontre pas que c'est par la faute des chargeurs qu'il se trouve privé d'un fret plus élevé qu'il prétend réclamer. En l'état de cette clause, le capitaine ne peut notamment réclamer son fret sur le déficit constaté au débarquement, alors même que ce déficit est d'une certaine importance et qu'une expertise établit qu'il ne peut être attribué à la faute du capitaine. L'absence de faute de la part du capitaine ne saurait avoir d'autre résultat que de le dispenser de rembourser le déficit aux propriétaires de la cargaison. Il en est ainsi surtout quand il résulte de l'expertise que les fûts renfermant la marchandise (de la mélasse), et dont la faiblesse a été la principale cause du coulage, présentaient à l'époque du chargement certains vices dont l'apparence aurait dû inquiéter la prudence du capitaine, et que celui-ci n'a fait aucune réserve. — Mathews c. Pauwels, Debacker et Dehler. — Dunkerque, 21 septembre 1886, II, p. 415.

76. *Fret payable sur les mesures d'embarquement. Affrètement à forfait. Cubage à l'arrivée. Excédent. Supplément de fret.* — Lorsque le connaissement porte que le fret sera payé sur les mesures d'embarquement, le capitaine ne peut pas demander un supplément de fret si le cubage effectué à l'arrivée accuse un excédent sur la quantité inscrite au connaissement. Il en est ainsi surtout quand la convention d'affrètement a été faite à forfait, et que, pour d'autres marchandises, le fret a été stipulé payable sur le poids reconnu au débarquement.— Cap. Tellefson c. Ozanne et Morgand. — Hâvre, 8 août 1892, VIII, p. 87.

77. *Fret payable au mètre cube. Marchandise ayant un équivalent. Droit d'option pour le fréteur. Usage du Hâvre.* — Lorsque le taux du fret a été stipulé sans spécifier la nature de la marchandise, à tant par mètre cube, l'armateur (ou l'affréteur) a le droit de percevoir le fret sur le cube réel ou sur l'équivalent, pour les marchandises qui en ont un. Tels sont les usages du Hâvre. — Berchut c. Léonce Marande et Cie. — Hâvre, 23 août 1887, III, p. 432.

78. *Quarter impérial anglais. Evaluation. Usage du Hâvre.* — Lorsqu'il y a lieu, pour le règlement d'un fret, de convertir le « quarter impérial », mesure anglaise de capacité, en hectolitres, mesure fançaise, le quarter doit être compté à raison de 290 litres 781[1000es, ce qui correspond à sa capacité mathématique réelle. L'usage, qui existait depuis 1868, de le compter pour 288 litres seulement, doit être considéré comme abrogé. Cet usage a cessé d'exister dans les ports d'Anvers, de Dunkerque, de Rouen, de Bordeaux et d'Alger. — Jockson Brothers c. Lecat et Matessart ; — Hâvre, 28 janvier 1888, III, p. 701. — Hutchinson c. Brissonnet ; — Alger, 10 octobre 1887, III, p. 603.

79. *Quarter impérial anglais. Usage de Marseille.* — D'après l'usage de la place de Marseille, le quarter impérial anglais équivaut à 2 hectolitres, 88. — Cap. Brudge c. Dreyfus fils et Cie. — Marseille, 2 février 1889, V, p. 239.

80. *Chetwert. Evaluation.* — Le chetwert est une mesure de capacité russe qui doit être évaluée à 210 litres et qui équivaut, en poids moyen de maïs, à 10 pouds d'Odessa à 16250 grammes chacun. — Carpenter c. Bourdon.— Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 670.

81. *Bois. Standards de Saint-Pétersbourg. Mesurage à l'arrivée.* — Lorsque le fret d'un transport de bois a été stipulé payable à tant par standards de Saint-Pétersbourg et que le capitaine, en recevant la marchandise,

a fait des réserves sur la quantité embarquée, il y a lieu de régler le fret d'après le mesurage à faire à l'arrivée. — Brélovucich c. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 42.

82. *Bois. Standards de Saint-Pétersbourg. Mensuration. Fractions inférieures à un quart de pouce. Exclusion.* — Dans le commerce des bois, l'usage est de régler le fret d'après les dimensions constatées au lieu d'embarquement. Sur les marchés d'origine, la tolérance admise dans la mensuration n'excède pas certaines limites, et l'on doit toujours tenir compte dans l'épaisseur des fractions complètes de quart de pouce. En conséquence, si le fret a été stipulé payable à la mesure par standards de Saint-Pétersbourg, la mensuration doit être faite au lieu d'arrivée, en négligeant toute fraction qui serait inférieure à un quart de pouce. — Chiggini c. Got et Cie. — Marseille, 17 octobre 1892, VIII, p. 367.

83. *Bois. Usage de Pensacola. Fractions de pieds et de pouces. Exclusion dans les rapports du vendeur et de l'acheteur.* — La coutume de Pensacola, d'après laquelle, entre vendeur et acheteur, il y a lieu de ne pas tenir compte des fractions de pieds et de pouces, ne saurait s'appliquer aux rapports du capitaine avec le réceptionnaire. — Brélovucich c. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 42.

84. *Cargaison de noir. Mesurage. Usage de Nantes.* — Lorsqu'un capitaine doit délivrer à Nantes une cargaison de noir, les usages de la place sont applicables au mode de mesurage de la cargaison et ce mode de mesurage sert de base au règlement du fret, lorsqu'il est stipulé payable à raison d'un prix déterminé par mesure. On doit, par suite, se conformer à la méthode suivie par les mesureurs jurés pour le mesurage du noir, méthode consistant en ce que, la mesure étant comble, la règle est passée non à plat, mais est appuyée sur un des bords et ensuite promenée sur la mesure en décrivant un circuit. — Papin c. Sauvestre et cap. Mazelle. — Nantes, 10 septembre 1887, IV, p. 51.

85. *Fret payable en livres sterling. Avances au taux courant du change. Prime sur l'or.* — Lorsque la charte-partie stipule que le fret est payable en livres sterling et que les avances seront faites au navire au taux courant du change, le capitaine a droit au bénéfice de la prime sur l'or; mais il n'a pas droit au bénéfice de la prime sur les traites. — Cap. Ribe c. Hardel et Duclos. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 544.

86. *Tarif « London and Baltic printed rates ».* — Lorsquela charte-partie fixe un fret uniforme pour un port anglais ou un port entre le Hâvre et Hambourg, elle se réfère pour les diverses sortes de marchandises aux « London and Baltic printed rates », tarif qui n'indique pas l'équivalent en litres du quarter impérial, ou qui ne l'indique dans certaines éditions qu'à titre de renseignement non obligatoire. — Jockson Brothers et Cory c. Lecat et Matissart. — Hâvre, 28 janvier 1888, III, p. 701.

87. *Tarif « London and Baltic printed rates ». Cameline. Graine oléagineuse.* — Lorsque le fret doit être réglé d'après le « London and Baltic printed rates », et qu'il s'agit d'un grenier cameline, graine oléagineuse qui n'est pas dénommée dans cette échelle, il faut cependant se référer à celle-ci, et calculer le fret sur la même base que pour les graines de colza et de navette, soit 18ɪ3 par tonneau de suif de 2,240 livres anglaises. — Cairus Stewart c. Vve Desmarais. — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 157.

88. *Fret payable sur des fûts pleins. Application. Condition. Bonne arrivée.* — Lorsqu'à propos d'un chargement de liquides (dans l'espèce du pétrole), il a été convenu que le fret serait payable sur chaque fût plein, en vidange ou vide, cette convention ne peut s'appliquer qu'au cas de bonne arrivée des fûts plus ou moins avariés par les événements du voyage selon leur résistance. Mais, lorsque le navire a fait naufrage à l'entrée du port de destination et que le réclamateur a pu sauver ses marchandises, le capitaine ne saurait invoquer une stipulation de ce genre pour réclamer son fret sur tous les fûts vides qui ont été sauvés. En pareille hypothèse, on ne doit tenir compte au capitaine que de son fret sur la moyenne des fûts que les navires arrivant à bon port avec des chargements analogues délivrent vides ou en vidange, et le réclamateur peut lui abandonner le surplus des

fûts vides sauvés, en vertu de l'art. 310. — Grant c. Clère. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 671.

89. *Fûts. Contenance non indiquée. Litrage fait à l'embarquement et indiqué sur le connaissement.* — Quand l'affréteur n'a pas eu soin d'indiquer à l'avance la contenance de ses fûts, c'est sur le litrage fait et obtenu à l'embarquement, et porté d'ailleurs sur les connaissements, que le fret doit être réglé. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

90. *Chargement dans un ou plusieurs ports. Fret proportionnel au nombre des ports. Capitaine. Intervertion de l'ordre géographique.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu aux plus rapprochés, pour revenir finalement compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'armateur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après le contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. — Taconet c. Duménil-Leblé. — Rouen, 23 juin 1893, IX, p. 199.

91. *Chargement dans trois ports déterminés. Taux du fret proportionnel. Non-chargement dans un des ports.* — Lorsqu'une charte-partie règle le taux du fret qui sera dû au capitaine dans le cas où il serait envoyé, pour charger son navire, dans trois ports déterminés, il y a lieu d'appliquer cette stipulation et d'attribuer au capitaine le fret convenu, par cela seul qu'il s'est effectivement rendu dans les trois ports que lui ont indiqués les affréteurs. La circonstance, que le capitaine a dû repartir de l'un de ces ports sans y trouver de chargement et qu'il n'a réellement chargé que dans les deux autres, ne saurait modifier la convention précitée. — Cap. Lambert c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 558.

92. *Supplément. Voyage de Falmouth à Marseille. Fixation.* — Le supplément de fret pour un voyage de Falmouth à Marseille doit être fixé à 10 francs par tonne. — Cap. Nielsen c. Hubeau. — Marseille, 29 octobre 1891, VII, p. 312.

93. *Vide sur plein. Capitaine. Constatation au départ. Expertise à l'arrivée.* — Le capitaine, qui a pris l'obligation de faire constater le vide au départ, engage l'armateur en reconnaissant ce vide contradictoirement avec les agents des chargeurs, et ne peut revenir sur cette reconnaissance, en faisant procéder à une expertise au port d'arrivée. — Bertolotto c. C. P. Fabre et Cie. — Marseille, 19 octobre 1892, VIII, p. 118.

94. *Transports fluviaux. Usages de Rouen. Pesage à quai par peseurs publics. Déficit. Déduction sur le fret.* — D'après les usages actuels de Rouen, les charbons de terre transportés par péniches sont pesés sur quai par des peseurs publics, et le poids constaté par ce mode de pesage est opposable au transporteur, alors surtout que celui-ci n'a pas exigé que le pesage se fît à bord de sa péniche. Ledit transporteur est donc responsable de la différence existant entre le poids constaté par les peseurs publics et le poids indiqué dans sa lettre de voiture, et, par suite, il doit rembourser au destinataire la valeur de cette différence et supporter une déduction proportionnelle sur son fret. — Lescaut et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Rouen, 11 et 20 juillet 1887, III, p. 424.

95. *Contrà* : — Lorsque la lettre de voiture stipule que le chargement et le déchargement se feront aux frais du destinataire, le pesage de la cargaison doit se faire à bord de la péniche. Si le pesage est fait sur le quai par des peseurs publics, mais arrière du patron de la péniche et sans qu'il soit prouvé que celui-ci ait donné son assentiment à ce mode de pesage, le pesage ainsi effectué ne lui est pas opposable, et, par suite, le destinataire ne peut le rendre responsable de la différence existant entre la quantité indiquée par le Poids public et la quantité portée sur la lettre de voiture. — Lescaut et Bertin c. Mines de Vioigne. — Ibid.

96. ANGLETERRE. — *Fret payable en francs. Livre sterling. Calcul au cours du jour.* — Quand une charte-partie stipule que le fret sera payé à Londres, en francs, l'affréteur a le

droit de payer le fret en calculant la livre sterling au cours du jour et non pas en prenant la livre au change fixe de 25 francs. — La Cambrian Cie c. Manchex et Cie. — Cardiff, 3 mai 1886, II, p. 194.

97. Belgique. — *Calcul. Doute. Interprétation*. — En cas de doute sur une des bases du calcul du fret, il faut l'interpréter en faveur de l'affréteur. — Cap. Warden c. Delezaac. — Anvers, 20 juin 1885, II, p. 653.

98. *Connaissement. Clause « as per margin ». Calcul du fret sur les quantités délivrées*. — Lorsque le connaissement porte la clause : « paying freight on the said goods at the rate of 7 pence per sixty pounds, with 5 p. 100 primage and charges as per margin », le fret doit être calculé sur les quantités délivrées, l'indication marginale n'ayant pour but que de renseigner les intéressés sur le chiffre approximatif qui sera dû par les réceptionnaires. — Nicolopulo Keymann et Cie c. cap. Morel. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 263.

99. *Connaissement. Clause « différence de fret à régler après le déchargement ». Interprétation. Paiement indû. Inapplication*. — La clause d'une charte-partie, portant que toute différence de fret se règle après le déchargement, ne peut être invoquée pour justifier un refus de rembourser une somme payée en trop à titre de fret. Cette clause ne concerne que l'affréteur en bloc du navire et le capitaine, et oblige les parties à régler entre elles après le débarquement la différence éventuelle entre le fret global et les frets partiels. — Ide de Wilde c. cap. Rhyssel. — Anvers, 28 février 1888, IV, p. 89.

100. *Fret payable par quantité délivrée. Obligation du capitaine. Défaut de constatations contradictoires*. — Sous l'empire de la clause que le fret est payable à raison de fr... pour chaque standard délivré, il incombe au capitaine de dresser le compte de fret et de justifier son contenu par le résultat de constatations contradictoires ; à défaut de provoquer pareilles constatations en temps voulu, il est censé vouloir s'en référer aux constatations faites unilatéralement par le réceptionnaire. — Schul c. cap. Stranack. — Anvers, 19 octobre 1888, IV, p. 460.

101. *Cubage au « grand carré ». Usage. Cubage réel*. — Quand l'expéditeur n'a aucune expérience des transports maritimes, et qu'avant de traiter avec le chargeur il a eu soin de lui faire parvenir toutes les indications et tous les dessins utiles des objets à transporter, celui-ci a le devoir de fournir à l'expéditeur tous les renseignements propres à l'éclairer sur le montant du fret qu'il aura à payer. En ne lui faisant pas connaître que le cubage aurait lieu au *grand carré*, il l'a par cela même autorisé à croire que le fret serait calculé d'après le cube réel et effectif des objets à transporter (dans l'espèce, des charpentes en fer). — Kennedy et Hunter et Cie c. Gesellschaft für Dillinger Huttenwerke. — Bruxelles, 7 mai 1892, VII, p. 577.

102. *Bois. Règlement sur les quantités embarquées. Usages du port d'embarquement. Usages de la Nouvelle-Orléans*. — Quoiqu'il semble plus rationnel de mesurer la circonférence de chaque pièce de bois à la grosseur moyenne, soit au milieu de la pièce, et de multiplier ensuite ce résultat par la hauteur, il y a lieu d'accepter pour base du calcul du fret la circonférence de chaque pièce à sa partie la plus épaisse, lorsque ce mode est conforme aux usages du port d'embarquement (Nouvelle-Orléans), et que les parties ayant convenu que le fret serait payé sur les quantités embarquées, le mesurage fait à la Nouvelle-Orléans a été indiqué sur les connaissements, sans réserve des chargeurs. — Cap. Mollier c. International Bell Télép. Manuf. Cy. — Anvers, 4 novembre 1887, III, p. 619.

103. *Bois. Standard de Saint-Pétersbourg. Mesure anglaise*. — Lorsque le connaissement stipule que le fret doit se payer par standard de Saint-Pétersbourg de 165 pieds cubes, mesure anglaise, le métrage doit se faire en réduisant en mesure anglaise les constatations faites d'après les mesures métriques. — Cap. Olsen c. Jacqmain. — Anvers, 20 septembre 1887, III, p. 346.

104. *Bois. Fret payable au standard de Saint-Pétersbourg. Défaut de mesurage à l'arrivée. Fret dû sur la quantité du connaissement. Fractions de moins d'un quart de pouce. Usage de les négliger*. — Dans le commerce des bois, le nombre de stères

sur lequel le fret est stipulé payable ne représente que le volume apparent des pièces de bois, et non leur mesure réelle, les vides n'étant pas mesurés à l'embarquement. Il y a donc lieu de procéder au mesurage des bois à destination, à défaut de quoi le fret est dû sur la quantité de standards portée au connaissement et dont la réception est reconnue par le destinataire. Il est d'usage de négliger les fractions de moins d'un quart de pouce dans le mesurage des pièce ayant de 5 1|2 à 6 3|4 de pouce de diamètre.— Cap. Arnundsen c. John Hubens. — Anvers, 4 février 1893, IX, p. 259.

105. *Rails ou poutrelles ayant une longueur au dessus de la moyenne. Supplément de fret.* — L'armateur qui fait une convention de transport relative à des poutrelles ou des rails, entend traiter pour des pièces ne dépassant pas une longueur normale, et ne peut s'attendre à devoir embarquer des pièces de n'importe quelles longueurs. C'est là une clause sous-entendue dans la convention, même si en fait le steamer chargé du transport a des écoutilles et des cales de dimensions suffisantes pour prendre des pièces extraordinairement longues. En conséquence, lorsque les poutrelles et les rails fournis ont une longueur extraordinaire, l'armateur a le droit de réclamer une augmentation de fret. — Brouwers c. Société John Cockerill. — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 465.

106. *Tubes en fer. Cubage ou poids. Choix en faveur du capitaine.* — Suivant l'usage le capitaine a, pour des chargements de tubes en fer, le choix entre le cubage et le poids pour calculer le fret suivant que les marchandises sont plutôt lourdes ou encombrantes. A défaut de convention contraire, c'est à bon droit que le fret est calculé par le capitaine au cubage. — Verhaerem et Dejager J. Huger. — Anvers, 6 février 1888, III, p. 757.

107. DANEMARK. — *Clause « mesure inconnue ». Favn. Nombre inférieur à celui porté au connaissement. Poids du connaissement.* — Le capitaine qui, pour transporter une cargaison de bois de Suède en Danemark, a stipulé le fret à temps par *favn* (mesure de capacité) chargée et qui a signé le connaissement mentionnant le nombre des *favne* chargées, sous la réserve « mesure inconnue », est réputé avoir par là décliné l'obligation de livrer au destinataire le nombre de mesures indiquées dans le connaissement, alors que le chargeur a signé cet acte sans faire d'objection contre la réserve en question. D'autre part, bien que le nombre de *favne* déchargées soit inférieur à celui qui est porté sur le connaissement, le fret doit néanmoins être calculé sur ce dernier chiffre. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

108. EGYPTE. — *Fret payable sur la quantité délivrée. Déchet de route.* — Lorsque le fret est stipulé payable au débarquement et à la livraison régulière de la marchandise, à raison de tant par tonne délivrée, le capitaine n'a pas le droit de se faire payer du fret sur la quantité portée au connaissement, mais à raison seulement de ce qu'il a consigné. — F. Stumore et Cie c. Bertrand et Cie. — Alexandrie, 8 décembre 1892, VIII, p. 414.

109. ETATS-UNIS. — *Connaissement. Fret définitif. Clause nulle.* — La clause d'un connaissement stipulant que le montant du fret y indiqué sera définitif entre le chargeur et l'armateur est radicalement nulle en vertu du principe que le capitaine ne peut signer le connaissement pour une marchandise qui n'aurait pas été prise à bord. — Cour du district Est de Michigan, 8 février 1886, II, p. 60.

110. ITALIE. — *Connaissement. Renvoi à la charte-partie. Nullité.* — On ne peut insérer dans un connaissement des clauses qui, se référant à une charte-partie, pourraient avoir pour conséquences d'aggraver la responsabilité des chargeurs et de leur imposer un fret supérieur à celui qui est indiqué au connaissement. Est nulle notamment la clause d'un connaissement délivré à des sous-affréteurs, qui porte : « fret, surestaries et autres conditions, suivant charte-partie ». — Land c. Miller. — Cassation, Florence, 29 décembre 1886, III, p. 368.

111. TUNISIE. — *Fret payable sur le poids débarqué. Défaut de mesurage à l'arrivée. Base d'appréciation. Poids porté au connaissement.* — Quand le connaissement stipule

que le fret sera payé sur la quantité de marchandises pesées au débarquement, et que le mesurage n'a pas eu lieu, il faut s'en rapporter aux énonciations du connaissement pour connaître la quantité de marchandises qui a été réellement transportée et sur laquelle le fret est dû — Dumergue c. Campo et autres. — Tunis, 20 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

112. *Clause « poids et mesure inconnus ». Défaut de mesurage à l'arrivée. Destinataire. Absence de faute. Connaissement concordant.* — Il en est ainsi, alors même que le connaissement contient la clause « poids et mesure inconnus », alors d'ailleurs qu'aucune faute n'est imputable au destinataire et que les chiffres portés sur le connaissement concordent avec toutes les autres pièces relatives à la cargaison. — Ibid.

113. *Transport de pilotis. Supplément de fret.* — Pour baser une demande en supplément de fret pour transport de pilotis, il faut justifier que les pilotis ne se transportent que moyennant un fret spécial. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelès.— Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

CHAPITRE VI
Du paiement du fret.

SECTION 1
A qui le fret est dû.

114. FRANCE. — *Capitaine. Qualité pour encaisser. Mandataire.* — Le capitaine, qui a qualité pour encaisser le fret, n'agit en le réclamant que comme mandataire de l'armateur et ne saurait avoir plus de droits que lui. — Smith Allan, Brown et joints, cap. King et Borter c. Bensande et Cie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

115. *Cours de voyage. Saisie-arrêt par un créancier de l'armateur.* — Le capitaine, en cours de voyage, représente tous les intérêts du navire ; c'est à lui que le fret est dû, c'est en ses mains que la totalité du fret doit être régulièrement payée : les armateurs ne peuvent en être crédités que sur le solde qui reste net à la fin du voyage. En conséquence, le créancier de l'un des intéressés à la copropriété du navire, ne peut, en pratiquant une saisie-arrêt à l'encontre de celui-ci, sur une portion du fret dû au capitaine, entraver et arrêter les droits et actions de ce dernier. — Cap. Reinersten c. Carl Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

116. *Consignataire du navire. Droit d'encaisser le fret. Obligation jusqu'à concurrence du fret.* — Le consignataire qui s'est chargé de livrer la cargaison après le départ du navire, s'est substitué aux obligations du capitaine et des armateurs de livrer la marchandise en bon état et à leur droit d'encaisser le fret ; il est tenu vis-à-vis des réclamateurs jusqu'à concurrence du fret. — Cap. Janes, Mark Whitwill et sons, et J. M. Currie c. Lamotte et Cie — Hâvre, 1er mai 1888, IV, p. 41.

117. NORVÈGE. — *Remise sur le fret. Armateur-gérant. Validité.* — La remise sur le fret consentie par l'armateur-gérant est obligatoire pour l'armement. — Christiania, 5 mars 1888, V, p. 408.

SECTION 2
Qui doit le fret.

118. FRANCE. — *Paiement. Action contre le consignataire.* — Le capitaine a, pour le paiement du fret, une action, non seulement contre l'affréteur personnellement, mais encore contre le consignataire, en vertu du droit de gage qui lui appartient sur la marchandise. — Cie commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

119. *Consignataire de la cargaison. Absence d'obligation personnelle.* — Le consignataire de la marchandise, simple mandataire des affréteurs, n'est pas personnellement tenu de payer le fret. En conséquence, si le capitaine a délivré la marchandise, sans exiger le fret ou le dépôt de la marchandise en mains tierces, il n'a plus de recours que contre les affréteurs. — Dargenton Domingo c. cap. Davidson.— Rouen, 2 mai 1892, VII, p. 525 ; Cassation, 1er août 1894, X, p. 385.

120. *Destinataire. Paiement du fret. Preuve de la livraison.* — Le destinataire ne saurait être condamné au paiement du fret, lorsqu'on ne justifie contre lui d'aucune preuve établissant qu'il ait pris livraison de la

marchandise. — Mourer c. cap. Stacey. — Rouen, 24 novembre 1886, II, p. 420.

121. *Paiement. Obligation de l'affréteur.* — Lorsque le destinataire refuse de prendre livraison de la marchandise, le capitaine a le droit de se retourner contre l'affréteur pour le paiement du fret et des surestaries.— Cap. Patronas c. Syndicat d'Exportation de charbon et Tricon et Cie. — Marseille, 30 novembre 1885, I, p. 513 ; Aix, 8 juin 1886, II, p. 410.

122. *Supplément. Reconnaissance sur le connaissement. Mandataire de l'affréteur. Obligation.* — Lorsqu'un supplément de fret réclamé par le capitaine est mentionné sur tous les connaissements, le chargeur ne peut refuser de le payer par le motif que les connaissements ont été signés par son mandataire, et que ce dernier n'a pas agi avec prudence. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon.— Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

123. Allemagne. — *Capitaine. Récépissé portant des réserves à raison d'un fait personnel. Chargeur. Obligation de payer le fret.* — Le chargeur est obligé de payer le fret au capitaine sur la production d'un récépissé contenant des réserves, alors que ces réserves ne visent pas l'état de la cargaison, mais un simple fait personnel du capitaine. — Frédéric Tampe c. Heller, Hirsch et Cie. — Trib. sup. hans., 15 juin 1889, VII, p. 444.

124. Angleterre. — *Connaissement. Nom du commissionnaire comme agent. Faillite. Recours contre l'expéditeur réel.* — Il est d'usage absolu à Londres que les connaissements soient remis à l'armateur ou plutôt au courtier, non par l'expéditeur lui-même, mais par un commissionnaire qui règle le fret ; en général, l'armateur ne connaît même pas le nom de l'expéditeur véritable. Mais l'usage ne peut prévaloir contre un contrat écrit ; le connaissement portant les nom du commissionnaires désignés « comme agents », l'armateur a toujours son recours contre l'expéditeur réel ; si cet expéditeur a eu confiance en un commissionnaire infidèle, il doit seul en subir les conséquences. — Alexander Howden et Cie c. Kynock et Cie.— Cour du Lord Maire, 19 novembre 1887, III, p. 747 ; — Haute-Cour de justice, 17 avril 1888, IV, p. 181.

125. *Capitaine. Transbordement. Nécessité. Fret supérieur. Affréteur engagé.* — L'affréteur est tenu de la différence de fret promise pour son compte par le capitaine, lorsque ce dernier, en présence d'une nécessité urgente, s'est constitué en gérant d'affaires en transbordant la cargaison pour achever le voyage. — Olcina and C° c. Meling. — Cour supr. de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

126. Belgique. — *Chargeur-commissionnaire. Obligation personnelle.* — Le chargeur, dont le nom figure comme tel au connaissement, quoiqu'agissant en réalité comme commissionnaire pour compte d'un tiers, est personnellement tenu du payement du fret à l'égard du capitaine. — Jos, Steel and son c. Van Mœnen et Van Den Broeck. — Anvers, 25 maï 1887, III, p. 465.

127. *Destinataire. Obligation. Détermination par le connaissement. Référence à la charte-partie.* — Le destinataire, qui n'est pas intervenu au contrat d'affrètement n'a d'autre fret à payer ni d'autres devoirs à remplir que ceux qui se trouvent déterminés par le connaissement, sauf au capitaine à exercer, le cas échéant, son recours contre l'affréteur ; il en est ainsi même lorsque le connaissement se réfère à la charte-partie, si ce document n'indique pas nettement ce qui doit être acquitté par le porteur en dehors du fret de la marchandise réellement transportée. — Hansen c. Cie commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

128. *Marchandise vendue à destination. Destinataire. Obligation.* — La marchandise arrivée à destination est affectée au paiement du fret. Dès lors, quand elle a été vendue et que le prix en a été remis au destinataire, *tous droits des parties saufs*, celui-ci se trouve débiteur du montant du fret. — Cap. Bartlett et Hain and son c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

129. *Fret sur le vide. Dation d'une caution solidaire. Créance contestée. Absence d'engagement personnel.* — La dation d'une caution solidaire ne constitue pas une obligation au paiement du fret sur le vide, lorsque la

créance est formellement contestée et que rien ne prouve que les donneurs de caution avaient entendu prendre l'engagement personnel d'en acquitter le montant avant que celui-ci ait été liquidé avec le véritable débiteur. — Hansen c. Compagnie commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

130. Danemark. — *Paiement. Affréteur. Garantie. Fréteur. Droit direct contre l'affréteur* — Il ne résulte nullement de la nature des choses que toutes les obligations de l'affréteur vis-à-vis du fréteur prennent fin dès que le chargement est terminé, le connaissement délivré et le déchargement effectué par le consignataire des marchandises, de telle sorte que le fréteur ne puisse désormais, sans le consentement de son cocontractant, s'en prendre qu'au consignataire, avec qui, lors de la rédaction de la charte-partie, il n'est point entré directement en relations, ainsi qu'à la cargaison. En conséquence, l'affréteur peut, même après l'accomplissement des faits précités, être poursuivi en paiement du fret, lorsque, dans la charte-partie, il a garanti ce paiement. — Copenhague, 15 février 1893, X, p. 630.

131. *Paiement comptant lors du déchargement. Livraison au tiers porteur du connaissement sans exiger le fret. Absence de recours contre l'affréteur*. — Lorsque le fret a été stipulé payable comptant lors du déchargement, le transporteur qui livre la marchandise à un tiers porteur du connaissement sans user de son droit de se faire payer comptant le fret afférent, ne peut se retourner, en cas de non-paiement ultérieur, contre l'affréteur primitif. — Wulf c. Kiersing — Soog-Handelsret, 31 janvier 1883, I, p. 180.

132. *Fret payable par l'affréteur. Solde dû. Destinataire. Refus de paiement. Faute du navire. Absence de recours contre l'affréteur*. — Lorsque le consignataire des marchandises, après avoir reçu celles-ci, s'est refusé à payer le solde du fret, en prévision d'une demande en dommages-intérêts, bien que le fréteur soit autorisé à exiger ce paiement de l'affréteur directement, en vertu de la charte-partie, ce recours contre l'affréteur n'est point recevable, si le navire a manqué à ses engagements en retardant son départ bien au delà du terme convenu, et a ainsi été la cause du refus opposé par le destinataire de payer le restant du fret. — Copenhague, 11 janvier 1893, X, p. 630.

133. *Fret payable par le destinataire. Absence de destinataire. Recours contre le chargeur*. — Bien qu'il soit dit dans le connaissement que les marchandises seront livrées au destinataire contre paiement du fret, le chargeur est tenu à ce paiement si aucun destinataire ne se présente au port d'arrivée, sans pouvoir obliger l'armateur à se couvrir du fret sur la marchandise. — Dampskibsselkabet Thingvalla c. Storn, — Soog-Handelsret, 10 octobre 1883, I, p. 181.

134. *Capitaine. Défaut d'argent pour expédier le navire. Paiement du fret. Retard. Dommages-intérêts. Non-lieu*. — Lorsque, par suite du défaut de paiement du fret restant dû, le capitaine n'a pas eu l'argent nécessaire pour expédier son navire en douane, il ne peut réclamer au réceptionnaire de dommages-intérêts pour le retard causé de ce fait au départ du navire. — Copenhague, 11 mars 1890, VII, p. 590.

135. Portugal. — *Paiement non-effectué par le destinataire. Capitaine. Défaut de précautions d'usage. Absence de recours contre l'affréteur*. — Le capitaine qui a déchargé les marchandises, sans se faire payer le fret, les avaries ou autres frais, ou sans employer les précautions usitées dans le lieu de la décharge, perd son droit contre l'affréteur ou le chargeur, si celui-ci prouve qu'il a tenu compte du montant au réceptionnaire, ou qu'il ne pourrait se le faire rembourser par suite de la faillite de ce dernier. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

Section 3

A quel moment et pendant combien de temps le fret est dû.

136. France. — *Exigibilité. Usages de Bordeaux*. — Il est d'usage, à Bordeaux, que le capitaine exige le paiement du fret, avant même que les réceptionnaires puissent se rendre compte de l'état de

la marchandise. — Rousset c. Worms et Cie. — Bordeaux, 13 octobre 1887, III, p. 712.

137. *Déficit. Frais d'expertise. Fret. Rétention.* — Le destinataire qui se plaint d'un déficit ou d'une avarie est fondé à retenir sur le fret la somme nécessaire à acquitter les frais de l'expertise à laquelle il y a lieu de procéder. — Clamageran c. Touchard-Lallemand. — Rouen, 15 juillet 1891, VII, p. 140.

138. *Solde dû par l'affréteur. Règlement de compte avec le courtier. Déduction* — L'affréteur, débiteur d'un solde du fret, ne saurait imposer à l'armateur, sur le règlement de ce solde, la déduction du règlement de compte avec le courtier, qui est absolument distinct du règlement de fret avec l'armement. — Danchez c. Lanoe. — Nantes, 5 septembre 892, IX, p. 1892

139. *Déchargement. Engins. Avaries. Litige. Destinataire. Fret. Droit de rétention.* — Lorsqu'au cours du déchargement une avarie s'est produite aux engins employés et qu'il y a débat entre le capitaine et le destinataire sur la responsabilité de l'événement, le destinataire est fondé à retenir le fret jusqu'à la solution du litige.— Leblanc c. Lointier.— Nantes, 25 novembre 1892, VIII, p. 94 et 358.

140. *Fret indûment retenu. Capitaine. Intérêt à 6 0/0.* — Le Capitaine a droit aux intérêts calculés à 6 0/0 du fret indûment retenu. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 février ; Rouen, 21 février 1893, VI, p. 650.

141. *Prescription annale. Interruption. Novation.* — La prescription annale de l'action en paiement pour fret du navire, édictée par l'art. 433 du C. com., ne peut avoir lieu, d'après l'art. 434 du même Code, s'il y a « cédule, obligation, ou arrêté de compte ». Par ces derniers mots, il faut entendre tout écrit authentique ou sous signature privée, qu'elle qu'en soit la forme (notamment une lettre missive), portant reconnaissance de la dette ; et, quand cette reconnaissance intervient avant l'accomplissement de la prescription annale, elle n'a pas seulement pour effet de l'interrompre et de devenir le point de départ d'une nouvelle prescription de même durée, elle empêche en outre ladite prescription annale d'avoir lieu désormais et lui substitue la prescription ordinaire de trente ans.— Bascle c. Massion, Rozier et Cie. — Cassation, 19 mars 1888, III. p. 669.

142. ANGLETERRE. — *Frais de pesage. Non-lieu à déduction.* — Conformément à un usage bien établi et reconnu en Angleterre, les frais de pesage sont à la charge du réclamateur et ne peuvent être retenus sur le fret. — Watts, Ward et Cie c. Grant et C°. — Cour du comté d'Aberdeen, 21 mars 1889, V. p. 88.

143. BELGIQUE. — *Exigibilité avant livraison. Inspection de la marchandise.* — En ce qui concerne l'époque du paiement du fret, les contractants, étant maîtres de leurs droits, peuvent stipuler que le fret sera totalement ou partiellement payable à une époque quelconque. Si le fret est stipulé payable avant livraison, il n'en résulte pas qu'il soit exigible avant inspection. — E. Osterrieth et C° c. cap. Hening. — Anvers, 26 septembre 1885, I, p. 645.

144. *Clause « on right delivery of cargo ». Livraison. Paiement. Exécution simultanée.* — Sous l'empire de la clause « on right delivery of cargo » le capitaine a le droit strict de ne délivrer chaque mesure de marchandise que contre le montant correspondant du fret. Les droits des parties sont réciproques, et l'une ne peut exiger de l'autre l'exécution de ses obligations préalablement à l'exécution de celles lui incombant personnellement, les obligations étant corrélatives et devant s'exécuter dans le même temps, donnant donnant. — Cap. Olsen c. de Francq et Cie. — Anvers, 19 mars 1888, IV, p. 90.

145. *Clause de délivrance « on being paid freight. » Paiement anticipé. Non-exigibilité pour l'exiger.* — Lorsque d'après le connaissement, le fret est payable après bonne délivraison et pesage final de la marchandise (*the freight to be paid after true delivery and final weighing of the cargo*), le capitaine n'a pas le droit de réclamer le paiement par anticipation, peu importe qu'il soit dit plus loin que la marchandise sera délivrée *on being paid freight* à un taux déterminé par tonne de 20 cwt net *delivered.* Cette dernière mention ne vise que la

manière de calculer le fret. — Cap. van Duynen c. de Francq et Cie. — Anvers, 25 juin 1892, VIII, p. 123.

146. *Déduction des frais de protêt. Non-lieu.* — Les frais de protêt ne peuvent être déduits du compte de fret, lorsqu'ils n'ont pas été mis à la charge du capitaine à titre de dommages-intérêts à la suite d'une action régulière. En les retenant simplement sur le compte du fret, l'affréteur se fait justice à lui-même, ce qui ne peut être admis. — Anvers, 1891, VII, p. 71.

147. ITALIE. — *Clause écartant toutes exceptions. Inexécution du contrat. Inapplication.* — La clause insérée au contrat d'affrètement au sujet du fret : « La totalité doit être payée immédiatement après la consignation de la cargaison, amiablement et sans procès, toute exception étant écartée », n'empêche pas que l'affréteur puisse se refuser au paiement du fret dans le cas où le capitaine n'aurait pas exécuté correctement le contrat. — Pandolino c. Lagorio Guiseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

148. *Retard dans le paiement. Fréteur. Inexécution du contrat. Affréteur. Intention d'éviter la déchéance.* — Il n'est pas dû de surestarie pour retard au paiement du fret, lorsque l'affréteur se serait exposé, en le payant, à être déchu de l'action en indemnité qu'il voulait intenter contre le fréteur pour inaccomplissement du contrat. — Pandolino c. Lagorio Giuseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 604.

149. PORTUGAL. — *Exigibilité. Fin du voyage.* — En principe, et sauf convention contraire, le fret est exigible à la fin du voyage. — Lisbonne, 3 novembre 1885, III, p. 230.

SECTION 4

Des droits du capitaine pour le paiement du fret.

150. FRANCE. — *Privilège. Totalité de la cargaison.* — La totalité des marchandises est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles. Il en résulte que, lorsqu'un transporteur n'est pas intégralement remboursé du fret et des autres sommes qui lui sont dues au sujet des marchandises, il a le droit de conserver, comme garantie, celles qui ont été chargées les dernières, alors même que la partie des frais qui les concerne aurait été payée. — Burnett et Sons c. Bertrand et Cie et Herrnschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

151. *Sous-fret. Action directe.* — L'armateur est bien fondé à exercer sur le sous-fret et ceux qui le doivent l'action directe du propriétaire contre les sous-locataires et leurs meubles. — Christiansen et Waage c. Bossière. — Hâvre, 21 avril 1891, VII, p. 149; Hâvre, 12 mai 1891, VII, p. 155. — Cap. Thomas c. Anquetil. — Rouen, 1er mars 1886, I, p. 615.

152. *Capitaine. Dépôt de la marchandise en mains tierces. Absence d'équivalents. Dépôt en banque.* — Le droit que l'art. 306 du Code de commerce reconnaît au capitaine de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces pour garantir le paiement du fret ne saurait être remplacé par des équivalents. Notamment, le consignataire de la cargaison ne peut empêcher l'exercice de ce droit, ni en offrant caution, ni en proposant de déposer le fret à la caisse des consignations. — Cap. Schmidten c. Mante et Borelli; — Marseille, 24 septembre 1889, V, p. 658. — Cap. Coignet c. Raffineries de Saint-Louis; — Marseille, 7 juillet 1890, VI, p. 300. — Hubeau c. Nielsen; — Marseille, 29 octobre 1891, VII, p. 312.

153. *Contrà* : — Le droit accordé par l'art. 306 du Code de commerce au capitaine de demander le dépôt de la marchandise en mains tierces jusqu'au paiement de son fret, n'est pas absolu et peut être remplacé par des équivalents jugés satisfactoires, notamment par un déposit en banque de la somme en litige entre lui et le réclamateur. — Brown et Corblet c. Waller frères. — Nantes, 5 mars 1890, VI, p. 556.

154. AUTRICHE-HONGRIE. — *Saisie conservatoire. Délai.* — C'est à tort qu'un tribunal maritime commercial autrichien refuse à un capitaine le droit de saisir conservatoirement les marchandises transportées pour avoir le paiement de son fret, alors que la demande de saisie est faite moins de quinze jours après leur délivrance et que la marchandise n'a pas passé en mains tierces. — Les ar

ticles 306 et 307 du Code de commerce français, qui règlent cette situation, sont encore en vigueur à titre d'usage, et la saisie conservatoire requise équivaut au séquestre ou au dépôt en mains tierces prévus par lesdits articles. Peu importe que la décision d'appel soit intervenue plus de quinze jours après la délivrance, pourvu que la demande de saisie, rejetée en première instance, ait été formée dans le délai légal. — Cour sup. de Vienne, 19 septembre 1889, V, p. 685.

155. Belgique. — *Privilège. Etendue. Affrètement en bloc. Marchandises chargées les dernières.* — En vertu de l'art. 71 de la loi du 21 août 1879 (art. 280 du Code de commerce) chacune des parties du chargement est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles, de même que chaque partie du navire, des agrès, des apparaux et du fret est affectée à l'exécution de toutes les obligations du fréteur. Il en résulte que, dans le cas d'un affrètement en bloc, le capitaine peut exercer ses droits quant à un excédent de fret qui lui reste dû, sur les marchandises chargées en dernier lieu, même si le fret proportionnel a été payé sur ces dernières marchandises. — Il en est ainsi surtout lorsque la charte-partie oblige le capitaine à signer les connaissements quel que soit le taux du fret y mentionné. Il ne peut, dans ce cas, connaître le découvert éventuel qu'à la fin du chargement. — Cap. Kiddle c. Foilk et Valois. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 341.

156. *Privilège. Délai de quinzaine. Point de départ. Délivrance. Signification. Mise à quai.* — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces. La délivrance de la marchandise dans le sens de l'article 80, L. M. 21 août 1879, implique une prise de possession apparente et certaine ; on ne saurait la faire résulter uniquement de la mise à quai, qui ne constitue qu'une opération du déchargement. — De Loopper et Brasseur c. cap. Liegnitz et Gavage. — Anvers, 30 novembre 1892, VIII, p. 587.

157. *Fret payable après livraison et pesage final de la cargaison. Privilège. Exercice. Retard.* — Par la clause « le fret est payable après le débarquement, bonne livraison et pesage final de la cargaison », le capitaine renonce virtuellement a exercer son droit de gage sur le chargement au moins jusqu'après la livraison. Alors seulement, et après refus du destinataire de payer, il peut user du privilège qui lui est reconnu par l'art. 80 de la loi maritime. — Cap. Burgess c. Bavais-Claessens. — Anvers, 23 septembre 1885, I, p. 399.

158. *Fret sur le vide. Absence de privilège. Destinataire.* — Le capitaine n'a pas de privilège à exercer au détriment du destinataire pour le fret sur le vide, lequel constitue moins un fret proprement dit, prix du transport, qu'une indemnité pour chargement incomplet. — Hansen c. Cie Commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

159. Danemark. — *Défaut de paiement. Vente des marchandises après avis au destinataire. Validité.* — Lorsque l'agent de l'armateur a vainement déclaré au destinataire le fret de la marchandise et l'a avisé qu'il allait faire vendre cette dernière, l'agent n'encourt aucune responsabilité en faisant procéder à cette vente en bon père de famille. — Grotte c. Hansen. — Soog-Handelsret, 3 juillet 1884, I, p. 182.

160. Italie. — *Droit de gage. Perte. Privilège. Délai de quinzaine.* — Le capitaine perd tout droit de gage sur la cargaison pour le paiement du fret des surestaries par la délivrance qu'il en fait aux différents réceptionnaires, la possession étant une condition essentielle pour prétendre à un droit réel de gage. Il ne subsiste plus, en pareille hypothèse, pour le capitaine que le privilège établi par les articles 671 et 672 du Code de commerce pour les marchandises pendant la quinzaine à compter du débarquement et à condition que la marchandise n'ait pas passé en mains tierces. — Nubb Rougier et Cie c. Ernest Maho et Cie. — Gênes, 4 février 1888, IV, p. 97.

161. *Net produit du sauvetage. Privilège. Fret proportionnel.* — Le privilège de l'armateur sur la cargaison peut s'exercer, à l'exclusion de tout concours avec les assureurs sur le produit net des marchandises sauvetées à raison du fret proportionnel

dû au capitaine. — Italia c. Gambardella. — Sentence arbitrale, 13 mars 1886, II, p. 84.

162. Norvège. — *Droit de rétention. Omission. Recours contre l'affréteur.* — C'est l'usage que l'armement, s'il n'use pas du droit que lui accorde l'art. 68 de la loi maritime, de retenir la cargaison pour le fret dû, est déchu de tout recours contre l'affréteur, à moins qu'il ne puisse prouver que le capitaine avait des motifs suffisants pour omettre d'user de son droit de rétention. — Larsen c. Borreserc. — Christiania, 31 janvier 1889, VI, p. 495.

Section 5
Demandes en réduction.

163. France. — *Manquant. Art. 435. Inapplication.* — L'action ayant pour objet la diminution d'une partie du fret correspondant au manquant ne saurait être assimilée à une action ayant pour base un dommage à la marchandise. En conséquence, le destinataire n'est pas tenu, pour demander la réduction du fret au sujet des manquants, de remplir les formalités de protestation de l'art. 435 du Code de commerce. — Pearson c. Ducas. — Bordeaux, 17 octobre 1891, VII, p. 403.

164. Etats-Unis. — *Paiement volontaire. Fin de non-recevoir.* — Quand un chargeur, ayant pleine connaissance des faits, paie au transporteur le prix du transport, ce paiement est définitif, et, en l'absence de toute loi rendant la perception illicite, le chargeur ne peut pas demander de réduction. — Cour de New-York, 21 janvier 1886, II, p. 61.

CHAPITRE VII
Des privilèges sur le fret.

165. France. — *Capitaine. Gages.* — Le capitaine ne peut exercer son privilège sur le fret pour le montant de ses gages que comme tout autre créancier de l'armateur et ne peut, comme tout autre créancier, procéder qu'en formant opposition entre les mains du consignataire. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensaude et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

166. *Capitaine. Créancier. Subrogation.* — Le créancier du capitaine d'un navire ne peut faire valoir la créance privilégiée du capitaine sur le fret que s'il y a eu, à son profit, cession de cette créance, signifiée selon le vœu de l'article 1690 du Code civil, ou subrogation accomplie conformément à l'article 1250, paragraphe 1er, du même Code. — Couve c. Dodero. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

167. *Courtier maritime. Navire étranger. Courtage et frais de port.* — Le courtier maritime a un privilège sur le fret du navire étranger à raison du courtage et des frais de port pour le dernier voyage ou voyage en cours. — Bérard c. Christiansen, Waage et Touchard-Lallemand. — Hâvre, 21 août 1891, VII, p. 153.

168. *Droits de pilotage.* — Les droits de pilotage, navigation et autres ne sont pas privilégiés sur le fret. — Calvo c. liquidation Dodero. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

169. *Gens de mer. Salaires. Fret encaissé par l'armateur.* — L'art. 271 du Code de com., en disposant que le « navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots », implique que le droit ainsi accordé aux matelots constitue un privilège, lequel, ne reposant que sur la créance de l'armateur contre l'affréteur, s'évanouit avec elle, lorsque le fret a été touché par l'armateur et s'est trouvé ainsi confondu dans la fortune mobilière de ce dernier. — Administration de la Marine c. Allain. — Cassation, 25 avril 1888, IV, p. 12.

170. *Prêt à la grosse. Délégation par l'armateur.* — La délégation consentie à un tiers par le propriétaire d'un navire de tout ou partie du fret ne peut être opposée au privilège consenti au prêt à la grosse, lequel s'étend même au fret. Il en est ainsi notamment lorsque le créancier délégataire avait connaissance des avaries du navire et de l'insolvabilité du propriétaire, faisant prévoir la nécessité d'un emprunt à la grosse. — Sœtens c. Deutsch et fils. — Seine, 27 février 1889, IV, p. 662.

171. *Prêt à la grosse. Délégation faite par l'armateur. Remboursement du prêt par le débiteur du fret. Subrogation.* — Le débiteur du fret transporté, qui, pour dégager sa mar-

chandise, rembourse le prêt à la grosse et se trouve substitué dans le privilège en résultant, n'a pas à tenir compte de cette délégation, s'il n'est pas couvert dans ses droits privilégiés, qui s'exercent sur le fret par lui dû.— Sœtens c. Deutsch. — Ibid.

172. ALLEMAGNE. — *Mortgage. Loi anglaise. Validité. Conditions de forme.* — Le privilège, résultant d'un mortgage sur le navire et le chargement, n'est valablement invoqué, d'après la loi anglaise, que s'il a été rédigé dans la forme prescrite par le Merchant Shipping Act de 1854 ou dans celle qui l'a remplacée avec le consentement du Board of Trade, et s'il a été inscrit sur le Registre des navires. — Stumore et C° c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

173. *Prêt au capitaine pour achat de charbon. Frais de traversée.* — Le prêt consenti au capitaine pour achat de charbon et pour frais de traversée confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est opposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Stumore et C° c. James Laing. — Ibid.

174. ANGLETERRE.— *Avances sur fret. Créances hypothécaires. Préférence. Stipulations de la charte-partie.* — Les seules avances sur fret qui soient opposables au créancier hypothécaire sont celles qui ont été faites en conformité avec les stipulations de la charte-partie; les autres constituent de simples prêts faits à l'armateur. — Mersey Shipping Cy c. Coe.— Liverpool, 19 mai 1891, VIII, p. 385.

175. BELGIQUE. — *Hypothèque maritime. Etendue.* — L'art. 137 de la loi du 21 avril 1879 détermine les divers objets auxquels peut accessoirement s'étendre l'hypothèque maritime; le fret n'y est pas compris. Il y a d'autant plus lieu de le décider ainsi quand aucun acte de poursuite en Belgique, tendant à la résiliation de la garantie, n'a pu avoir pour conséquence l'immobilisation du fret, à l'effet d'être distribué avec le prix de vente du bateau. — Hatfeld c. Harper. — Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

176. ITALIE. — *Avarie. Faute du capitaine. Propriétaire de la cargaison. Rétention du fret. Mise en mains tierces. Equivalent. Dépôt en banque.* — Le privilège sur le fret, accordé au propriétaire de la cargaison avariée par l'article 673, nos 4 et 7, du Code de commerce, ne lui donne pas un droit de rétention sur ce fret, mais seulement un droit de préférence sur les autres créanciers qui n'ont pas de droit préférable au sien. Néanmoins, comme la loi présume en faute (art. 400 du Code de commerce) le capitaine qui ne consigne pas la cargaison dans son état primitif, lorsqu'il ne prouve pas que l'avarie est provenue d'un cas fortuit ou d'une force majeure, et qu'on doit, par suite, en l'absence de cette preuve, contraindre le capitaine à l'exécution de son obligation, le réceptionnaire peut refuser le paiement du fret et être autorisé à le déposer dans un établissement public jusqu'à ce que l'avarie dont a souffert la cargaison ait été réglée. — Eli Knowlton c. Société Italo-Américaine pour le pétrole. — Gênes, 16 mai 1893, IX, p. 79.

177. TUNISIE. — *Destinataire. Avances sur fret. Créanciers privilégiés. Préférence. Conditions.*— Si le destinataire ne peut opposer aux créanciers privilégiés les avances faites sur le fret, c'est à la condition que ces créanciers aient une créance certaine, et qu'ils n'aient pu la réaliser contre le propriétaire du navire. — Dumergue c. Campo et autres.— Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, VIII, p. 165.

CHAPITRE VIII

Assurance du fret.

178. FRANCE. — *Assurance cumulative. Non-assimilation.* — La perception d'avances sur le fret ne constitue pas une assurance cumulative qui serait nulle. — Baratoux c. Le Lloyd Andalous et la Foncière.— Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

179. *Assurance cumulative. Non-assimilation.*— La restriction du fret à délaisser au fret des marchandises sauvées et l'assurance du fret avancé ne constituent, dans certaines circonstances, ni une assurance cumulative frappée de nullité par la loi, ni une assurance sur bonne arrivée.— Sautereau c. Assureurs sur corps et sur

avances. — Hâvre, 26 avril 1889, IV, p. 675.

180. *Avances sur fret restituables. Défaut d'identité avec l'assurance du fret.* — L'assurance par l'affréteur des avances sur fret restituables, en cas de sinistre, ne constitue pas l'assurance sur fret qui était prohibée par l'ancien art. 347 du Code de commerce, lequel n'annulait que l'assurance du fret à percevoir par le fréteur, et non l'assurance des avances restituables à l'affréteur. — La Marine c. Cies la Vigie et la Prévoyance et Boissière. — Nantes, 8 septembre 1887, IV, p. 47.

181. *Avances sur fret restituables. Assurance au nom du chargeur. Action directe de l'affréteur contre les assureurs.* — Lorsque des avances sur fret, restituables en cas de rupture du voyage, ont été, conformément à la charte-partie, assurées par l'armateur au nom et au profit du chargeur, celui-ci a une action directe et personnelle contre les assureurs pour exiger le remboursement des avances qu'il a faites, si le navire, régulièrement condamné en cours de voyage, ne peut conduire la cargaison à sa destination. Les assureurs ne peuvent repousser cette demande en prétendant qu'aux termes de la charte-partie (qu'ils ne peuvent, d'ailleurs, invoquer, puisqu'ils n'y étaient pas parties), le fréteur est le principal obligé au remboursement des avances, et que ce n'est qu'à défaut par lui de payer le chargeur que les assureurs peuvent être condamnés à le faire, ceux-ci ne devant être considérés que comme cautions. — Administration de la Marine c. Cies la Vigie et La Prévoyance, et Boissière. — Ibid.

182. *Avances sur fret non restituables. Délaissement aux assureurs sur corps.* — Lorsqu'une police d'assurance, souscrite aux conditions de l'ancien article 386 du Code de commerce, stipule qu'en cas de délaissement le fret sera réservé aux assureurs sur corps, ces derniers ne sont pas fondés à réclamer le fret payé d'avance non restituable en cas de sinistre, et ont droit seulement au fret des marchandises sauvées. — Sautereau c. Assureurs sur corps et sur avances, Dumenil-Leblé et Brown. — Hâvre, 26 février 1889, IV, p. 675.

183. *Avances sur fret non restituables. Ristourne au profit des assureurs. Navigation aux 5/8. Application.* — L'armateur d'un navire sinistré qui a reçu des avances sur le fret, non restituables, et qui a assuré son navire et son fret, ne peut conserver ces avances et toucher des assureurs le montant des sommes souscrites par lui sur le corps et le fret de son navire. Ces avances doivent être comprises dans le calcul du fret net, dont l'assurance est permise, et elles doivent donner lieu à ristourne lorsqu'en les ajoutant à la somme assurée, elles forment un total dépassant le fret net. Cette ristourne s'opère au profit des assureurs sur fret, à l'exclusion des assureurs sur corps. Cette doctrine s'applique au cas où le navire est armé aux 5/8, et alors que c'est le capitaine qui a touché les avances. — Baratoux c. Le Lloyd andalous et La Foncière. — Nantes, 6 octobre 1888, IV, p. 684.

184. *Prime d'assurance. Avances. Déduction.* — Les avances non restituables faisant partie intégrante du fret et l'assurance couvrant 60 0/0 du fret à justifier, l'assurance ne couvre pas une somme déterminée, mais indique un règlement à faire, lors du sinistre, et dans ce règlement il y a lieu de déduire des 60 0/0 indiqués les avances touchées au départ du navire et ne faire payer la prime que sur ce qui était en risque, les avances non restituables touchées par l'armement ne pouvant faire l'objet d'un aléa quelconque. — Baratoux c. le Lloyd andalous et la Foncière. — Ibid.

185. Angleterre. — *Dépense extraordinaire dans l'intérêt du fret. Assureur. Remboursement. Non-lieu.* — Quand l'armateur consent à une dépense extraordinaire dans l'intérêt de son navire et de son fret, le fait que ce fret est assuré ne permet pas à l'armateur de réclamer à son assureur une partie de cette dépense. — — Temperley et Co c. M. Kinnon. — Haute Cour de justice, 18 avril 1893, IX, p. 61.

186. *Paiement intégral du fret assuré. Fret de distance. Assureur. Droit à remboursement.* — L'assureur, qui a intégralement payé à l'armateur le fret assuré, a le droit de faire rembourser la part de fret ga-

gnée par le navire avant le sinistre, comme fret de distance, en vertu d'une loi étrangère. — London Assurance Corporation c. Williams. — Haute Cour de justice, 26 novembre 1892, VIII, p. 701.

187. Italie.— *Marchandises sauvées. Assureur. Paiement du risque. Non-obligation.* — L'assureur du fret des marchandises chargées sur un navire n'est pas tenu au paiement du risque, toutes les fois que, malgré la perte totale du navire, les marchandises chargées ont été sauvées ou que la perte n'a pas été supérieure aux trois quarts. — Pierce Becker et Ilardi c. cap. Mannheim. — Catane, 20 février 1890, VI, p. 338.

188. *Assurance mutuelle. Assurance du fret interdite. Délaissement. Déclaration du fret.* — Si, dans une association d'assurance mutuelle, l'assurance du fret est interdite par les dispositions statuaires, l'associé n'est pas tenu, en cas de délaissement du navire, de comprendre le fret dans la déclaration relative à ce délaissement. — Brignetti c. Société mutuelle Camogliese. — Gênes, 19 mai 1893, IX, p. 290.

189. *Commissionnaire de transport. Fret différentiel. Perte totale. Assureurs tenus.*— Celui qui, s'étant chargé d'un transport, en confie l'exécution à un capitaine, profitant de la différence entre le fret stipulé par ce dernier et le prix qu'il reçoit de l'expéditeur, peut valablement assurer cette différence. Par suite de ce contrat, l'assureur est tenu de payer la somme assurée, bien que, en cas de perte totale ou des trois quarts de la marchandise, le fret ne soit pas dû. Il n'en serait pas de même, au cas où le navire seul aurait été sinistré, les marchandises étant sauvées. — Mannheim c. Peirce.— Cassation, Palerme, 26 mars 1889, V, p. 396.

190. Norvège. — *Fret en risque supérieur à la somme assurée. Fret des marchandises chargées inférieur. Assureur. Obligation.* — L'assuré a le droit d'être complètement indemnisé de la perte du fret pour les marchandises chargées, alors même que le fret stipulé dans la charte-partie est supérieur au montant de l'assurance ; il suffit que le fret des marchandises chargées au moment du sinistre ne soit pas supérieur à cette dernière somme.— Berner c. Cie d'assurances du Fret de Grimstad. — Christiania, 1er juillet 1886, III, p. 632.

191. *Faute lourde du capitaine. Déchéance.* — En cas d'assurance sur le fret, l'assureur peut se refuser au paiement de la somme assurée lorsqu'il est établi que le capitaine s'est rendu coupable de négligence grave, notamment lorsqu'il n'avait pas ses ancres prêtes dans un chenal étroit et dangereux et lorsqu'il n'a point changé sa route en temps utile, et lorsque le capitaine est en même temps propriétaire du navire.— Christiania, 14 mars 1890, VII, p. 359.

192. *Avance de fret. Assurance antérieure des frets du navire. Double assurance. Nullité.* — Une police d'assurance « d'une avance de fret pour une cargaison de glace » est nulle, comme double assurance, si l'armement a contracté antérieurement près d'une autre compagnie une assurance des frets du navire. — Wohl c. Assureurs. — Christiania, 10 juillet 1891, VIII, p. 440.

193. *Fret au voyage. Modification. Fret mensuel. Police norvégienne. Art. 17.* — Lorsque, à l'époque de la conclusion d'une assurance sur le fret, le navire gagnait son fret au voyage, qu'il a fait ainsi plusieurs voyages, et qu'ensuite seulement il a été affrété moyennant un fret mensuel, l'assurance du fret change de caractère par suite de cette modification, et il y a lieu, dès lors, en cas d'avarie entraînant interruption du voyage, d'appliquer l'article 17, alinéa 4, de la police générale norvégienne. — Christiania, 22 novembre 1893, X, p. 800.

CHAPITRE IX

Contribution du fret à l'avarie commune.

194. France.— *Avarie commune. Contribution. Principe. Intérêts respectifs. Navire et fret. Contribution pour la moitié. Forfait.* — La contribution des avaries communes a été réglée par le Code de commerce d'après les intérêts respectifs que l'armateur et le chargeur avaient à sauvegarder au moment du sinistre et proportionnellement à la valeur des choses exposées ou sauvées. Le navi-

re et le fret ne contribuent que pour moitié, tandis que les marchandises contribuent pour la totalité de leur valeur ; d'où il suit que la contribution de l'armateur représente un forfait dans lequel le navire et le fret sont solidarisés et identifiés l'un à l'autre. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 4 avril 1892, VIII, p. 41.

195. *Avarie commune. Contribution du navire et du fret. Obligation de l'armateur. Indivisibilité. Clause de non-restitution du fret avancé.* — L'obligation de l'armateur par rapport au chargeur codébiteur de la contribution constitue une dette indivisible *solutione tantum*, et cette indivisibilité a pour conséquence de faire obstacle au déplacement des éléments contribuables. En conséquence, la clause de non-restitution, en cas de sinistre, de l'avance du fret, n'a pas pour effet d'exonérer l'armateur de contribuer aux avaries communes sur la moitié du fret avancé. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Ibid.

196. *Marchandises vendues en cours de route. Chargement en remplacement. Fret nouveau.* — Si, en cours de route, des marchandises ont été vendues ou chargées sur un autre navire pour compte des assureurs, le fret dû au capitaine pour un chargement pris en remplacement de ces marchandises doit contribuer. — Cap. Mitchell c. Réclamateurs. — Hâvre, 4 juin 1890, VI, p. 166.

197. *Frais de port et gages d'équipage. Déduction. Règles d'York et d'Anvers.* — Du fret en risque pour l'armateur, il faut déduire, d'après les règles d'York et d'Anvers, les frais de port et gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus, si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice. — Cap. Curthe c. Réclamateurs. — Sent. arb. du Hâvre, 21 octobre 1889, V, p. 489.

198. Turquie. — *Connaissement. Clause de non-contribution. Cargaison. Jet à la mer. Chargeur. Fret non dû.* — Dans un contrat d'affrètement, la clause du connaissement, portant que les avaries de la cargaison seront supportées par la cargaison et les avaries du navire par le navire, est valable d'après la loi ottomane (art. 243 Code de commerce maritime ottoman). En ce cas, et par exception à l'article 123 dudit Code, qui dispose que le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution, le nolis des marchandises jetées à la mer qui, en vertu de la clause du connaissement, ne profitent pas de la contribution, n'est pas dû par le chargeur au capitaine. — Naftalizon c. Capitaine. — Constantinople, juillet 1892, VIII, p. 159.

CHAPITRE X

Compétence en matière de fret.

199. France. — *Armateur et affréteur anglais. Fret payable au retour. Contestation sur le règlement. Tribunaux français. Incompétence.* — Lorsqu'une charte-partie, créée entre un armateur et un affréteur anglais, stipule que le règlement du fret doit se faire au retour du navire, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des difficultés qui s'élèvent à raison de ce règlement. — Cap. King c. Hudson et Cie. — Bordeaux, 30 décembre 1892, VIII, p. 555.

200. *Demande en paiement intentée par le capitaine. Saisie-arrêt pratiquée par un créancier de l'armateur. Tribunaux de commerce. Compétence.* — L'action par laquelle le capitaine demande à être payé de l'intégralité du fret, nonobstant une saisie-arrêt pratiquée par le créancier de l'un des copropriétaires du navire, porte sur un objet tout différent que celui de la validité de ladite saisie-arrêt. Cette action est donc valablement portée devant le tribunal de commerce. — Cap. Reinersten c. Carl Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

201. *Saisie-arrêt. Demande en mainlevée. Juridiction civile déjà saisie. Litispendance. Connexité. Compétence.* — Bien qu'on puisse soutenir que le tribunal civil n'est seul compétent pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée de saisie-arrêt que lorsque la demande émane de la partie saisie, la juridiction commerciale ne saurait être déclarée compétente sur la demande en mainlevée de saisie-arrêt sur le fret, émanée de parties qui réclament la qualité de tiers, lorsque la juridiction

civile, ayant été saisie la première, se trouve compétente à raison de la litispendance ou de la connexité.— Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie.— Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

202. *Clause compromissoire. Fret payable à destination. Contestation. Tribunal de lieu d'arrivée. Compétence.* — Malgré la clause attribuant compétence à des arbitres à choisir par les parties, est compétent, pour statuer sur les contestations relatives au paiement du fret, le tribunal du lieu de destination désigné par la charte-partie, alors surtout que le fret est payable dans ce lieu.—Dillon Harrowing c. Marchand Duvignau, James Jerminy et Cie. — Bordeaux, 12 janvier 1893, VIII, p. 558.

203. *Clause compromissoire. Paiement du fret. Tribunal du lieu de débarquement.* — En l'état d'une clause attribuant compétence à des arbitres pour toutes les difficultés qui s'élèveront à raison de l'affrètement, le capitaine est toujours en droit de s'adresser au tribunal du lieu de débarquement pour le paiement de son fret, qui représente une créance liquide et incontestable. — Cap. Allen c. Bergasse et Francou. — Marseille, 6 août 1891, VII, p. 166.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Accident, Affrètement, Affréteur, Agent, Armateur, Assurance maritime, Chargeur, Charte-partie, Compétence, Connaissement, Courtier maritime, Destinataire, Expertise, Faillite, Fin de non-recevoir, Gens de mer, Police d'assurance, Port, Prescription, Privilège, Saisie, Sauvetage.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 41.
Affrètement, 16, 19, 42, 43, 55, 57, 59, 76.
Affrètement en bloc, 155.
Affréteur, 7, 32, 46, 53, 56, 59, 122, 125, 130, 132, 135, 148, 162, 181, 199.
Agent, 124.
Allège, 22.
Armateur, 169, 170, 171, 199.
Armateur-gérant, 117.
Arrimage, 37.
Assurance, 178 et s.
Assurance mutuelle, 188.
Assureur, 61.
Avance, 26, 49, 52, 85, 174, 177, 180 et s., 192, 195.
Avarie, 42, 48, 60, 139, 176.
Avarie commune, 1, 26, 194 et s.
Banque, 152.
Bois, 36, 81 et s., 102, 103, 104.
Calcul, 66 et s.
Cameline, 87.
Canastres, 74.
Capitaine, 4, 10, 14, 18, 33, 38, 61, 93, 100, 106, 114, 123, 125, 134, 135, 140, 150 et s., 165, 166, 191, 200.
Caution, 129.
Change, 85.
Charbon, 60, 173.
Chargement à cueillette, 58.
Chargement partiel, 35, 37, 51.
Chargeur, 123, 126, 133, 181, 198.
Charte-partie, 110, 174.
Chetwert, 80.
Chômage, 54.
Clause as per margin, 98.
Clause compromissoire, 203.
Clause d'exonération, 20, 45.
Clause en bloc, 66.
Clause environ, 36, 56.
Clause franc d'avarie commune, 62.
Clause fret acquis, 6, 24, 25, 27, 28, 41.
Coalition, 17.
Commissionnaire, 124, 126.
Commissionnaire de transports, 189.
Compétence, 199 et s.
Comptant, 131.
Confiscation, 4.
Connaissement, 45, 48, 49, 89, 98, 99, 104, 107 et s., 122, 127.
Connexité, 201.
Consignataire de la cargaison, 118, 119.
Consignataire du navire, 7, 116.
Contenance, 89.
Contrebande, 4.
Contribution, 5, 14, 15, 41, 194 et s.
Copropriétaire de navire, 13.
Coulage, 75.
Courtier, 59, 138, 167.
Cubage, 76, 77, 101, 106.
Déchet de route, 108.
Déduction, 94, 138, 142, 146, 184, 197.
Déficit, 21, 75, 94, 137, 163.
Délai, 154, 156, 160.
Délaissement, 182, 188.
Délégation, 170, 171.
Demi-fret, 30-33, 48, 53, 54, 59.
Dépôt, 132, 176.
Déroutement, 60, 90.
Destinataire, 112, 120, 127, 128, 132, 133, 135, 139, 158, 159, 177.
Différence, 99.
Dommages-intérêts, 46, 55, 134.
Douane, 74.
Echouement, 21.
Emprunt, 64, 173.
Engin, 139.
Equivalent, 152.
Etranger, 167.
Exigibilité, 136 et s.
Expéditeur, 124.
Expertise, 58, 93, 137.
Faillite, 124.
Favn, 107.
Fin de non-recevoir, 61, 163, 164.
Force majeure, 9, 23, 32.
Frais, 72, 73, 137, 142, 146, 167, 173, 197.
Freinte, 71.
Fret de distance, 61, 64, 65, 186.
Fret différentiel, 189.
Fret mensuel, 193.
Fret net, 11.
Fret proportionnel, 15, 40, 51, 63, 90, 91, 101.
Fret sur le vide, 34 et s., 56 et s., 93, 129, 158.
Fûts, 28, 88, 89.
Gage, 160.
Gages, 165, 197.
Gens de mer, 169, 197.
Glaces, 32.
Grève, 57.
Hypothèque, 174, 175.
Incendie, 45.
Innavigabilité, 65.
Insaisissabilité, 12.
Intérêts, 140.
Jauge, 37.
Jet à la mer, 23, 62, 198.
Liquide, 28.
Litispendance, 201.
Litrage, 89.
Livraison, 143, 144, 145, 156, 157.
Livre sterling, 85, 96.
Loi anglaise, 40, 172.
Machine, 42.
Mainlevée, 201.
Mandat, 114, 122.
Marchandise, 44, 65, 77, 128, 143, 159, 187, 190, 196.
Mesurage, 81, 82, 84, 104, 111, 112.
Mesure anglaise, 103.
Mesure inconnue, 107.
Mise en demeure, 38, 39.
Mortgage, 172.
Naufrage, 5, 15, 49, 50.
Noir, 84.
Novation, 141.
Nullité, 110, 192.
Paiement, 10, 114 et s.
Paiement indû, 99.
Perte, 1, 6, 21, 45, 75.
Pesage, 72, 73, 94, 106, 142, 145, 157.
Pilotage, 168.
Pilotis, 113.
Poids, 107.
Poids délivré, 67, 70, 72 et s., 111.
Poids inconnu, 65, 112.
Port, 90, 91, 187, 197.
Port de destination, 19.
Poutrelles, 105.
Prescription, 141.
Prêt à la grosse, 170, 171.
Preuve, 50, 120.
Prime, 184.
Protestation, 39.

Privilège, 150, 155 et s., 165 et s.
Protêt, 146.
Quantité délivrée, 68, 70, 71, 98, 100, 108.
Quantité embarquée, 102.
Quarter anglais, 78, 79.
Rails, 105.
Récépissé, 123.
Reconnaissance, 122.
Réduction, 163 et s.
Règles de Hambourg, 2.
Règles d'York et d'Anvers, 1, 197.
Remise, 117.
Renonciation, 52.
Réserves, 123.
Retard, 9, 32, 134, 148, 157.
Rétention, 10, 137, 139, 140, 162, 176.
Ristourne, 183.
Rupture du contrat, 38, 55.
Rupture du voyage, 29, 31, 52, 53, 54.
Saisie-arrêt, 13, 18, 115, 200, 201.
Saisie conservatoire, 154.
Salaires, 169.
Sauvetage, 5, 9, 14, 15, 161.
Service postal, 12.
Sous-fret, 151.
Standard, 36, 81, 82, 103, 104.
Subrogation, 166, 171.
Sucre, 21, 74.
Supplément, 76, 92, 105, 113, 122, 125.
Surestaries, 30.
Tare, 74.
Tarif, 86, 87.
Tonnage, 51, 56.
Transbordement, 125.
Tribunal de commerce, 200.
Troubles politiques, 39.
Tubes, 106.
Usage, 101, 104.
Usage de Bordeaux, 136.
Usage de la Nouvelle-Orléans, 102.
Usage de Marseille, 68, 79.
Usage de Nantes, 73, 84.
Usage de Pensacola, 83.
Usage de Rouen, 94.
Usage du Hâvre, 72, 77, 78.
Vente, 44, 128, 159, 196.
Vide pour plein, 27, 28.

G

GABARAGE. — Voir : *Armateur, Commissionnaire de transports, Navire.*

GABARE. — Voir : *Abandon.*

GAGE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Italie. — Gage des navires. Disposition du Code de commerce. — II, p. 127, 253, 381, 503.

CHAPITRE II
Doctrine.

2. France. — Possession. Essence (M. Marais). — V, p. 290.

3. Allemagne. — Mise en gage des navires. Formalités. Hambourg. (Loi du 27 avril 1885). — II, p. 248.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

4. France. — *Connaissement. Endossement en blanc. Créancier gagiste. Restitution du titre au débiteur. Dépossession. Extinction du privilège.* — Le gage commercial se constate à l'égard des tiers comme entre les contractants, et l'endossement en blanc du connaissement, lorsqu'il est prouvé que la remise en a été faite dans l'intention d'opérer le nantissement des marchandises qu'il représente, a vis-à-vis des tiers la même valeur qu'un endossement régulier. Mais le privilège résultant du nantissement s'éteint du moment où prend fin la possession du créancier gagiste ou du tiers convenu qui possède pour son compte. — Pauwels et Debacker, Henry Bath et son c. Société Générale Dominique Morel et Cie et Liquidateur Ducroc. — Douai, 26 janvier 1893, IX, p. 144.

5. *Connaissement. Endos en blanc.* — Le créancier gagiste est valablement saisi par un connaissement, qu'il soit à ordre, endossé en blanc ou au nom du créancier. — Comptoir des Entrepôts et Magasins généraux c. Brodsky et Cie, Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris et liquidateurs Fouqué. — Hâvre, 29 avril 1889, V, p. 219.

6. *Connaissement. Simple remise. Cessionnaire. Privilège.* — En remettant à l'endosseur le connaissement en garantie de la traite, le tireur fait acquérir à l'endosseur, *ipso facto*, et indépendamment de toute autre formalité, un droit exclusif et privilégié sur les marchandises prises en gage, lesquelles, dès ce moment, ne demeurent aux mains du tiré que comme une provision de la traite fournie par lui. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Gaudet, Syndic Ber-

trand. — Alger, 15 novembre 1893, X, p. 28.

7. *Connaissement. Double exemplaire. Livraison au premier tiers-porteur. Gage antérieur du second tiers-porteur. Possession symbolique.* — Si deux exemplaires d'un même connaissement ont été transférés à des tiers-porteurs différents, mais que la marchandise ait été délivrée à l'un d'eux, l'autre tiers-porteur ne s'étant fait connaître que plus tard, la propriété de cette marchandise doit être maintenue en faveur de celui qui a été mis en possession. Cette solution doit être admise alors même que le droit de gage du second tiers-porteur aurait pris naissance le premier par une possession symbolique. — Banque de Wolf c. Génestal et Delzons et cap. Katzoulis. — Rouen, 9 avril 1889, V, p. 39.

8. *Connaissement. Exemplaires divers. Remise d'un seul. Absence de faute.* — Le créancier, qui reçoit le connaissement d'un chargement qui lui est donné en gage, ne commet aucune faute en n'exigeant pas la remise de tous les exemplaires du connaissement. — De Wolf c. Génestal et Delzons. — Rouen, 9 mai 1889, V, p. 186.

9. *Connaissement. Possession symbolique et possession matérielle. Préférence.* — Il n'y a point, en présence des termes généraux et absolus de l'article 92 du C. de comm., de distinction à faire, relativement à l'exercice du droit de gage, résultant de la remise du connaissement, entre la possession symbolique et la possession matérielle; celle-ci ne saurait suffire pour effacer les droits du créancier, que la loi déclare saisi des marchandises par le connaissement, et les laisse, au contraire, subsister quand même, tant que le connaissement est entre les mains du créancier, et que l'objet du gage n'a pas perdu son individualité. — Génestal et Delzons c. de Wolf. — Cassation, 31 mai 1892, VII, p. 646.

10. *Marchandises. Dépôt aux Docks. Tiers propriétaire. Droit de gage à son encontre.* — La Compagnie des Docks, obligée de recevoir toutes les marchandises qui lui sont présentées, sans pouvoir discuter la solvabilité du déposant, ne connaît et ne peut connaître que ce même déposant. En conséquence, elle a un droit de gage pour se couvrir de ses avaries sur toutes les marchandises qui lui sont remises par un déposant, alors même que ces marchandises seraient la propriété d'un tiers et que ce tiers serait signalé par les mentions du connaissement ou les déclarations de douane. — Breckenridge c. Cie des Docks. — Rouen, 29 mars 1892, VIII, p. 30.

11. *Marchandises. Dépôt aux Docks. Tiers propriétaire. Privilège. Avances. Compte-courant.* — La Compagnie des Docks a sur les marchandises qui lui sont déposées par les négociants un droit de privilège pour se couvrir non-seulement de ses frais et de ses avances sur les marchandises faisant l'objet du dépôt, mais encore du solde créditant de son compte-courant pour ses avances antérieures. Il en est ainsi, alors même que les marchandises déposées ne seraient pas la propriété du déposant. — Tardieu et Caramano c. Cie des Docks. — Marseille, 27 septembre 1892, VIII, p. 116.

12. *Marchandises. Vente. Avances sur le prix. Endossement du connaissement au bailleur de fonds. Porteur. Remise du titre à l'acheteur. Perte du gage. Perte du privilège.* — Le privilège du créancier gagiste s'éteint par la seule perte de la possession réelle, et la détention du gage par le débiteur, même convenue entre les parties en vue de sa conservation et de sa réalisation, ne saurait suppléer cette possession. Spécialement, celui qui a fait des avances sur le prix de marchandises et qui, nanti vis-à-vis du vendeur par l'endossement du connaissement, s'en dessaisit en mains de l'acheteur, perd par cela même le privilège attaché à son droit de gage, dont l'existence cesse, dès lors, d'être révélée aux tiers. — Société Générale c. Pauwels et Debacker. — Cassation, 9 avril 1894, X, p. 146.

13. *Paiement du fret. Capitaine. Gage sur la marchandise.* — Le capitaine a, pour le paiement du fret, une action non seulement contre l'affréteur personnellement, mais encore contre le consignataire, en vertu du droit de gage qui lui appartient sur la marchandise. — Cie Commerciale Française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

14. *Police d'assurance pour compte. Faillite. Rapport.* — Une police d'assurances maritimes peut être l'objet d'un

gage dans les conditions de l'art. 91 du Code de commerce. Spécialement, une police d'assurance « pour compte de qui il appartiendra » est valablement transmise en gage, moyennant simple correspondance, par le commettant au commissionnaire. En conséquence, lorsque cette transmission a eu lieu avant la faillite du commettant, les sommes perçues après la faillite, en vertu de la transmission, ne sont pas sujettes à rapport. — Syndic Cidely c. Borde. — Cass., 18 mai 1886, II, p. 10.

15. *Preuve. Gage commercial. Art. 109 du C. de comm. Correspondance.* — Le gage constitué en matière commerciale se constate, à l'égard des tiers comme à l'égard des parties contractantes, conformément à l'article 109 du Code de commerce. Par suite, la priorité de la constitution de gage, opérée par la remise de connaissements, peut s'établir au moyen de la correspondance. — Simmonds c. Busch et Cie. — Rouen, 7 mai 1887, III, p. 404.

16. ALLEMAGNE. — *Navire. Gage acquis en Angleterre. Accomplissement des formes locales. Validité en Allemagne.* — Pour faire valoir en Allemagne un droit de gage dûment acquis en Angleterre, il suffit que les prescriptions de forme, exigées par la loi du lieu où il a été constitué, aient été accomplies. — Stumore et Cie c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

17. *Prêt au capitaine pour achat de charbon. Frais de traversée. Gage sur le navire et le fret.* — Le prêt consenti au capitaine pour achat de charbon et pour frais de traversée confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est opposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Stumore et Cie c. James Laing. — Ibib.

18. ANGLETERRE. — *Connaissement. Mise en gage. Marchandises y indiquées déjà vendues. Bonne foi du créancier gagiste. Préférence sur l'acheteur.* — Lorsque des connaissements ont été remis à une banque en garantie des avances qu'elle a faites, et que ladite banque a ignoré que les marchandises représentées par ces connaissements étaient déjà vendues, sa bonne foi lui permet d'être préférée à l'acheteur. Elle peut notamment revendiquer les connaissements qui constituent son gage entre les mains de cet acheteur, lorsque celui-ci est parvenu à l'en déposséder au moyen d'une véritable supercherie. — Adelphi Bank c. Raffinerie d'Halifax. — Cour sup. de judic., 31 octobre 1887, III, p. 606.

19. BELGIQUE. — *Créancier gagiste. Chose d'autrui. Nullité. Meuble. Possession de bonne foi* — — Quoique le gage de la chose d'autrui soit nul, le créancier gagiste nanti d'un meuble (en l'espèce, un titre transmissible par la tradition) peut opposer la possession de bonne foi pour le maintien de son droit. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. Banque d'Anvers. — Anvers, 30 septembre 1892, VIII, p. 398.

20. *Navire. Conditions. Mise en possession du créancier gagiste. Conduite du navire remise à un capitaine mandataire du créancier. Insuffisance.* — Un navire peut, en Belgique, faire l'objet d'un nantissement, s'il a été mis et est resté en la possession du créancier gagiste ou d'un tiers convenu; mais ne constitue pas une prise de possession suffisante la conduite du navire remise à un capitaine mandataire du créancier. Il faut que la possession soit notoire, qu'elle manifeste par elle-même que l'objet engagé ne fait plus partie de l'actif libre du débiteur qui s'en est dessaisi. — Hatfield c. Harper. — Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

21. GRÈCE. — *Navire. Gage. Privilège. Conservation. Inscription du contrat au livret des prêts à la grosse. Inutilité.* — Les navires peuvent être l'objet d'un gage. Ce gage confère un privilège au créancier. Il n'est point nécessaire, pour conserver le privilège, de faire inscrire le contrat de gage dans le livret des prêts à la grosse. — Syndics Archangelos c. Michel Papanicoli. — Cassation, arrêt n° 82, IX, p. 285.

22. ITALIE. — *Mortgage. Constitution sur un navire italien. Contrat passé entre deux étrangers devant un consul italien. Règle « locus regit actum ». Taxe d'enregistrement.* — Une constitution de gage, faite par deux sujets anglais sur un navire bat-

tant pavillon italien, peut donner lieu à un droit d'enregistrement gradué, aux termes de l'article 51 de la loi, et jamais à la taxe proportionnelle de reconnaissance de dette dont parlent l'article 20 de la loi et l'article 28 du tarif. — Palerme, 18 décembre 1891, VII, p. 707.

23. *Livraison. Paiement du fret et des surestaries. Capitaine. Gage perdu.* — Le capitaine perd tout droit de gage sur la cargaison pour le paiement du fret et des surestaries par la délivrance qu'il en fait aux différents réceptionnaires, la possession étant une condition essentielle pour prétendre à un droit réel de gage. Il ne subsiste plus, en pareille hypothèse, pour le capitaine que le privilège établi par les articles 671 et 672 du Code de commerce sur les marchandises pendant la quinzaine à compter du débarquement et à condition que la marchandise n'ait pas passé en mains tierces. Mais ce droit ne vise que les frais de transport et de déchargement et non les surestaries. Aussi le capitaine est sans droit pour faire séquestrer les marchandises débarquées volontairement pour compte des chargeurs, afin d'obtenir paiement des surestaries. — Nubb Rougier et Cie c. Ernest Maho et Cie. — Gênes, 4 février 1888, IV, p. 97.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Chargeur, Connaissement, Etranger, Faillite, Fret, Lettre de change, Prêt sur gage, Surestaries.*

GARANTIE.

1. France. — *Action principale. Cassation.* — La cassation prononcée sur le pourvoi du garanti entraîne par voie de conséquence l'annulation de l'arrêt à l'égard du garant, lorsque le recours en garantie se rattache par un lien nécessaire de dépendance et de subordination à l'action principale. — Taylor et Greenwell c. Lecoq et Larue et Cie.— Cass., 17 novembre 1886, II, p. 389.

2. *Appel en garantie. Demande indépendante. Art. 181 Code de procédure.* — L'article 181 du Code de procédure civile, d'après lequel l'appelé en garantie doit être assigné devant le tribunal saisi, n'a pas d'application au cas où l'action récursoire est principale de sa nature et indépendante de la demande originaire, alors surtout que les parties avaient attribué compétence à un tribunal et n'ont renoncé à cette compétence que pour en priver l'appelé en garantie. — Crailsheimer et Felsenheld c. Cie Gén. Transatlantique et Le Chartier. —Rouen, 15 mars 1893, VIII, p. 649.

Contrà. — Hâvre, 11 janvier 1893, VIII, p. 536.

3. *Connaissement. Clause attribuant compétence à un tribunal désigné. Appel en garantie.*— La clause du connaissement d'une compagnie de transports, aux termes de laquelle toute contestation à raison du transport doit être portée devant un tribunal désigné, ne peut régir que le cas d'une instance principale. Elle ne saurait être considérée comme dérogeant à la règle de l'article 181 du Code de procédure, qui dispose, pour le cas d'instance en garantie, que le garant est tenu de procéder devant le tribunal où la demande originaire est pendante. — Périer c. Mouraille frères, Société navale de l'Ouest et Chemins de fer Portugais. — Marseille, 11 juin 1889, V, p. 384.

4. *Prévenu appelant en garantie pour se couvrir des condamnations civiles pouvant être prononcées contre lui par un tribunal répressif. Nullité.* — N'est pas recevable l'appel en garantie formé par un prévenu pour le couvrir des condamnations civiles pouvant être prononcées contre lui par un tribunal répressif. — Soleiman Khovri et consorts c. Victor Depas et Strauss.— Marseille, 15 mars 1887, III, p. 54.

5. Egypte. — *Appel en garantie. Condamnation principale. Condamnation en garantie. Appel du garant sur l'une et l'autre. Garantie. Reprise en appel des conclusions de première instance.* — L'appel interjeté par le garant non seulement sur sa condamnation en garantie, mais encore sur la condamnation principale qui y avait donné lieu, donne le droit au garanti, intimé sur cet appel en même temps que le demandeur principal, de reprendre devant la Cour ses moyens et conclusions de première instance à l'encontre du demandeur, sans être tenu lui-même à un appel principal. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Lévy et

Cie. — Alexandrie, 1er juin 1892, VIII, p. 149.

6. *Appel en garantie. Demande principale. Demande en garantie. Jonction. Obligations distinctes. Art. 164 Code de procédure. Inapplicabilité. Condamnation solidaire. Non-lieu.*— La disposition de l'article 164 du Code de procédure, d'après laquelle, en cas de jonction de la demande principale et de celle en garantie, les condamnations prononcées contre le garant le seront, s'il y a lieu, au profit du demandeur principal, n'est pas applicable lorsque les obligations et responsabilités sont distinctes et personnelles et qu'il ne s'agit pas, à proprement parler, de garantie. En ce cas, il ne saurait légalement être prononcé une condamnation solidaire, en faveur du demandeur principal, à l'encontre du défendeur et du garant. — Charles Mac Gregor c. Tamvaco, Naggiar, Goar Lévy et Cie.— Ibid.

7. *Chargeur. Recours contre ses assureurs. Action en garantie. Assimilation impossible. Tribunal compétent. Tribunal des assureurs.* — On ne doit pas assimiler les assureurs du chargeur à des garants, tenus d'aller plaider devant le tribunal saisi de la demande intentée contre lui par le capitaine, l'action de l'assuré contre eux étant personnelle et devant être portée devant le tribunal de leur domicile. — Chandras c. Ahmed Roustoun. — Alexandrie, 29 avril 1893, IX, p. 274.

Voir aussi : *Affrètement Appel, Commissionnaire de transports, Connaissement, Fin de non-recevoir, Jugement, Navire.*

GARDIEN. — Voir : *Chaland, Police d'assurance, Port, Privilège.*

GARDIENNAGE. — Voir : *Arrimage, Assurance maritime, Capitaine, Connaissement, Déchargement.*

GELÉE. — Voir : *Déchargement.*

GENS DE MER.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Jurisprudence.*— Sect. 1. *De l'engagement des gens de mer.* Sect. 2. *Des salaires des gens de mer.* Sect 3. *Des maladies et blessures des gens de mer.* Sect. 4. *Du rapatriement des gens de mer.* Sect. 5. *Du droit des gens de mer aux indemnités d'assurance des sauvetages et autres.* Sect. 6. *De la discipline à bord et des délits maritimes.*

CHAPITRE I
Législation.

1. Avarie commune. Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche. Règles d'York et d'Anvers. —VI, p. 311.

2. Officiers et marins. Qualités nécessaires. Essai sur la vue et le daltonisme (Congrès de Washington). — VII, p. 200.

3. FRANCE. — Adoption de nouveaux modèles de permis d'embarquement et de certificat de débarquement. Suppression du permis de séjour(Circulaire du 16 décembre 1885). — II, p. 228.

4. Apostille des dettes. Insaisissabilité des salaires (Circulaire du 1er avril 1885). — I, p. 196.

5. Avances à l'étranger. Monnaie du pays (Circulaire du 19 novembre 1885).— II, p. 227.

6. Caisse des Invalides. Gens de mer. Officiers. Déchéance d'emploi. Réduction de solde. Armateur non obligé de verser la réduction à la Caisse (Circulaire du 27 mars 1886). — II, p. 233.

7. Déclaration de décès. Disparition en mer (Circulaire du 23 janvier 1888). — IV, p. 489.

8. Dettes. Paiement. Factures jointes à l'appui de la demande. Timbre (Circulaire du 16 octobre 1885). -- I, p. 440.

9. Disparition en mer. Régularisation de l'état civil. Obligations des familles et des autorités pour faire constater le décès (Circulaire du 26 janvier).— III, p. 245.

10. Discipline. Peine. Déchéance d'emploi, avec obligation de faire à bord le service de matelot. Officiers. Application. Maîtres d'équipage. Inapplication. Débarquement (Circulaire du 19 février 1886). — II, p. 232.

11. Embarquement des marins fran-

çais sur les navires étrangers (Circulaire du 5 mai 1885). — I, p. 195.

12. Frais de rapatriement par paquebot (Circulaire du 12 janvier 1888). — IV, p. 488.

13. Marins décédés. Arrangement avec l'Allemagne (Circulaire du 6 juillet 1885). — I, p. 436.

14. Navigation sous pavillon étranger (Circulaire du 24 juin 1885). — I, p. 435.

15. Navires affectés au service du télégraphe. Marins y embarqués dispensés ,en principe, de la revue de l'Inscription maritime (Circulaire du 13 juillet 1886). — II, p. 496.

16. Navire en retard. Indemnité due (Circulaire du 11 mai 1885). — I, p. 195.

17. Officier de la marine commandant des navires de commerce. Situation (Décret du 2 juin 1886). — II, p. 111.

18. Officier de marine. Décès. Apposition des scellés (Décret du 31 décembre 1886). — II, p. 754.

19. Paiement de la solde des marins en monnaies étrangères (Décret du 11 août 1886). — II, p. 244.

20. Procurations pour retour des sommes déposées dans la Caisse des Invalides. Délivrance gratuite (Circulaire du 12 du mars 1885). — III, p. 246.

21. Salaires. Arrêt des services des marins engagés au mois, ainsi que des pensions des marins retraités ou demi-soldiers, disparus dans un naufrage. Date. Nouvel art. 258. Dernières nouvelles (Cons. d'Etat, 22 décembre 1885 ; (Circulaire du 11 janvier 1886). — II, p. 229.

22. Salaires. Débarquement hors de France. Retour avant versement des salaires à la Caisse des gens de mer. Paiement avancé par la Caisse des Invalides. Formalités (Circulaire du 6 janvier 1886. — II, p. 229.

23. Salaires. Paiement des salaires et traitement des successions des marins français, suédois et norvégiens (Décret du 16 juin 1886). — II, p. 104.

24. Salaires. Le paiement des salaires des marins doit être fait au bureau de la marine, en présence du commissaire de l'Inscription maritime, ou en Chancellerie, en présence du Conseil (Circulaire du 15 mars 1886). — II, p. 233.

25. Salaires. Règlement des salaires et des successions des marins de France et de Grèce (Circulaire du 28 janvier 1886).— II, p. 231.

26. Salaires. Promulgation de la déclaration intervenue entre la France et le Danemark pour règler le paiement des salaires et le traitement des successions des marins, absents ou décédés (Décret du 27 avril 1886). — II, p. 92.

27. Salaires. Règlement des marins de France et d'Autriche - Hongrie (Convention du 19 décembre 1885).— II, p. 234.

28. Salaires. Règlement en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire, en cas de perte sans nouvelles ou de mort. Traitement ou pansement du marin malade ou blessé au service du navire. Nouveaux articles 258, 262, 263, 265. — I. p. 320, 437.

29. Salaires et frais de rapatriement (Circulaire du 18 juillet 1887). — IV, p. 485.

30. Salaires. Successions. Déclaration entre la France et la Belgique (Circulaire du 27 juin 1887.— IV, p. 485.

31. Succession. Accord avec le Portugal (Circulaire du 16 juillet 1885). — I, p. 436.

32. Angleterre. — Stipulation de paiement à condition de prendre la mer (Merchant Shipping Act du 26 août 1889). — V, p. 312.

33. Surintendant de la marine marchande. Liste des marins déserteurs (Merchant Shipping Act du 26 août 1889). — V, p. 312.

34. Italie.— Enrôlement et salaire. Question posée au Congrès maritime de Gênes. — VII, p. 381.

35. Salaire et enrôlement. Dispositions du Code de commerce italien.— I, p. 323.

36. Norvège. — Discipline. Devoirs. Fautes. Peines. Code maritime. — II, p. 609.

37. Pays-Bas. — Engagement. Loyer. Droit. Obligation. Principes du Code de Commerce néerlandais. — VIII, p. 244.

38. Portugal. — Principes du Code de commerce portugais. — V, p. 605.

39. RUSSIE. — Congédiement et règlement des comptes. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 554.

40. Engagements des gens de mer et des gens de service à bord des navires. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 544.

41. Equipage des navires de commerce russe. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 529.

42. SUÈDE. — Code maritime suédois. Principes. — VII, p. 239.

43. Délits commis pendant l'exercice de leurs fonctions. Principes du Code maritime suédois. — VIII, p. 222.

CHAPITRE II
Doctrine.

44. FRANCE. — Du privilège des gens de mer sur le fret encaissé par l'armateur (M. Genevois). — II, p. 218.

45. La société de secours pour les familles des marins français naufragés (M. de Courcy). — II, p. 362.

46. NORVÈGE. — Du privilège de l'équipage relativement à son salaire dans le droit norvégien (M. L. Beauchet). — VI, p. 493.

47. Rapatriement. Principes. Législation norvégienne. (M. Beauchet). — III, p. 641.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

SECTION 1
De l'engagement des gens de mer.

48. FRANCE. — *Hommes de l'équipage. Sens de ces mots.* — On doit comprendre sous la dénomination : « hommes de l'équipage », tous les individus qui sont employés à un titre quelconque sur un navire et font ainsi partie de l'ensemble de son équipage. X c. Y. — Marseille, 10 décembre 1887, III, p. 587.

49. *Contrat. Loi du lieu.* — C'est d'après la loi du lieu où l'engagement a été contracté que doivent être appréciées les obligations et la responsabilité de l'armateur. — Clément c. Suard. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679.

50. *Domicile. Navire. Assignation à bord. Validité.* — Le navire étant réputé le domicile des gens de mer, toutes assignations remises à bord à la personne assignée sont valables. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 3 décembre 1887, III, p. 729.

51. *Inscrit maritime. Engagement à l'étranger. Renonciation au bénéfice de la loi française.* — L'inscrit maritime français, qui contracte un engagement temporaire à bord d'un navire étranger, avec l'autorisation de l'Administration de la Marine, qui a sur lui un droit de tutelle, ne peut renoncer au bénéfice de la loi française, en ce qui concerne ses droits et ceux de ses héritiers. — Vve Pointel c. Cie Thétis et Société Navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 mai 1889, V, p. 227.

52. *Inscrit maritime. Rôle d'équipage fictif. Simulation d'arrivées et de départs. Escroquerie.* — Commet une escroquerie l'inscrit maritime qui présente au commissaire de l'inscription maritime un rôle d'équipage imaginaire, en simulant les arrivées et départs d'un bateau qui n'existe pas ou dont il n'est pas propriétaire, dans le but d'obtenir son inscription sur les registres matricules du personnel et de s'assurer un droit à la pension de retraite prévue par la loi du 11 août 1881. — Ministère public c. Prat et Finaigre. — Cassation, 7 mai 1892, VII, p. 649.

53. *Rôle d'équipage. Force probante. Convention verbale.* — Le rôle d'équipage fait seul foi des conventions passées entre l'armateur et les marins ; toute convention verbale, comme toute contre-lettre, antérieure ou postérieure audit rôle, qui n'a pas été portée à la connaissance de l'autorité compétente et inscrite sur le rôle lui-même, est absolument dépourvue de valeur juridique. — Marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

54. *Rôle d'équipage. Armateur. Signature. Obligation personnelle. Perception des frets. Administration de la marine. Subrogation.* — Si l'armateur n'est pas tenu personnellement, en vertu de l'engagement résultant du rôle d'équipage, lorsque ce rôle n'a pas été signé par lui ou par le capitaine, à ce spécialement autorisé, il l'est, au contraire, lorsqu'il a touché les frets, soit par lui-même,

soit par le capitaine, et que les frets acquis ont été employés à payer des dépenses du navire qui incombaient à l'armement. Vainement, l'armateur prétendrait-il se libérer en alléguant que le capitaine aurait seul touché et dissipé le fret et en offrant de subroger la Marine et les gens de mer dans ses droits contre le capitaine. — Administration de la Marine c. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

55. Belgique. — *Enrôleur. Responsabilité. Avances payables seulement après l'engagement constaté. Usage d'Anvers.*— En matière d'engagements de matelots, il est d'usage constant que l'enrôleur garantisse vis-à-vis du capitaine le remboursement des gages payés à titre d'avances, si le matelot ne part pas avec le navire à bord duquel il s'est engagé. De même, l'enrôleur perçoit les avances aux lieu et place du matelot engagé et délivre à celui-ci un mandat par lequel il s'oblige à payer au matelot, ou à son ordre, le montant des avances lorsque le navire sera en cours de voyage. Il est également d'usage que les avances ne sont payées aux matelots qu'après que leur engagement est régulièrement constaté par le rôle d'équipage. — Anvers, 6 juin 1885, I, p. 254.

56. Danemark. — *Voyage de Copenhague dans la mer Baltique et de là dans la mer Noire. Retour de la Baltique à Copenhague. Abandon du navire dans ce port. Rupture d'engagement.* — Les matelots qui se sont engagés sur un navire à vapeur sont réputés s'être obligés à accomplir intégralement avec le navire le voyage que ce dernier doit effectuer. Et la circonstance que le navire, au cours de son voyage, est revenu au port de départ, ne les autorise pas à considérer cette première partie du trajet total comme un voyage distinct et séparé. Par suite, ils ne peuvent demander leur licenciement, alors surtout que le navire n'est pas entré dans la rade du port de départ pour charger ou décharger quelque chose. En tout cas, les matelots ne peuvent empêcher arbitrairement le départ du navire pour obtenir le licenciement, sans tomber sous le coup de l'application de la loi disciplinaire du 23 février 1866, art. 18, comme coupables de mutinerie. — Copenhague, 20 août 1890, VII, p. 593.

57. Grèce. — *Engagement. Conditions. Preuve.* — L'art. 250 portant que les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire peuvent être constatées par les conventions des parties, sans rien spécifier, ces conditions peuvent se prouver par tous les moyens admis en matière commerciale. — Athènes, arrêt n° 455 de 1886, II, p. 459.

58. Norvège. — *Second. Congédiement sans motifs. Indemnité. Appréciation des tribunaux.* — Le second du navire, congédié sans motifs dans un port étranger, doit recevoir une indemnité, dont le tribunal maritime doit fixer le montant d'après les circonstances, sans qu'on puisse appliquer les règles fixées pour le cas de congédiement du capitaine, ni celles que pose l'art. 31 de la loi maritime. — Petersen c. Armateurs du «Franc». — Christiania, 9 septembre 1889, VII, p. 355.

59. *Matelot. Engagement oral. Congé. Tribunal maritime. Incompétence. Tribunal de police. Compétence.* — Lorsqu'un matelot n'a pas été engagé conformément à la loi maritime, mais n'a fait son service que conformément à une convention verbale, où il n'a rien été signalé de spécial relativement à la dénonciation du contrat et au congédiement, les dispositions édictées par la loi maritime ne sont point applicables. En conséquence, l'action pendante entre le matelot et le capitaine ne peut pas être considérée comme étant de la compétence du tribunal maritime, car la nouvelle loi maritime de 1893, dans son article 312, n'attribue à ce tribunal que les affaires concernant des objets qui ressortissent à la loi maritime ; mais elle est de la compétence du tribunal de police. — Christiania, 13 août 1894, X, p. 805.

Section 2

Des salaires des gens de mer.

60. France. — *Compétence. Frais d'invalides et de rapatriement des marins. Tribunal du lieu du naufrage.* — Le tribunal compétent pour connaître de l'action intentée dans le cas de naufrage par l'Administration

de la Marine, à l'effet d'obtenir paiement de salaires, frais d'invalides et de rapatriement des marins naufragés, est le tribunal dans le ressort duquel se trouve le lieu du naufrage, et non le tribunal du port d'armement. — Administration de la Marine contre Le Maréchal. — Caen, 30 juillet 1884, I, p. 28.

61. *Durée. Naufrage. Absence de faute.* — La perte du navire ne détruit pas le droit des matelots à leurs salaires, quand il n'est pas établi que la perte soit due à leur faute ou à leur négligence. — Administration de la Marine c. Morelli et C[ie]. — Aix, 23 mars 1886, I, p. 604.

62. *Durée. Naufrage. Cessation des salaires. Clause de rapatriement. Dérogation.* — A moins de convention contraire, clairement exprimée, les salaires des gens de mer engagés au voyage ou au mois cessent de courir à partir du jour du naufrage. On ne peut voir une dérogation à cette règle dans une clause de l'engagement d'après laquelle, l'équipage s'engageant à conduire le navire à un lieu déterminé, l'armement s'oblige, le voyage terminé, à rapatrier les hommes et à payer leurs salaires jusqu'à leur arrivée en France. Dans ces termes, la convention prévoit seulement le cas où l'obligation de l'équipage est accomplie par l'arrivée du navire à destination et non le cas où l'exécution en est empêchée par le naufrage. — Administration de la Marine c. Oriolle. — Nantes, 8 novembre 1890, VIII, p. 91.

63. *Insaisissabilité.* — Les salaires des marins sont insaisissables, aux termes de l'ordonnance royale du 1[er] novembre 1745 et du décret du 4 mars 1852. — Hâvre, 10 mars 1887, III, p. 44.

64. *Insaisissabilité. Engagement à la part.* — Les salaires des gens de mer, consistant en parts de pêche ou en parts de fret, sont insaisissables aussi bien que les loyers payables en argent. Spécialement, sont insaisissables les parts de pêche revenant au patron d'une barque employée à la pêche maritime. — Betensbot c. Courtin. — Saint-Nazaire, 25 juillet 1885, I, p. 500.

65. *Insaisissabilité. Marins étrangers.* — Le privilège de l'insaisissabilité des salaires des gens de mer n'est créé par la loi française qu'au profit des marins français naviguant sur des navires français, et ne saurait être invoqué par les marins de nationalité étrangère. — Cap. Savaldelli c. Guirfa et C[ie] et Primavesi et fils. — Hâvre, 7 avril 1886, II, p. 314.

66. *Montant. Contestation. Administration de la Marine. Rôle de désarmement. Force probante.* — Dans le cas où l'administration et l'armateur ne sont pas d'accord sur le montant des acomptes versés sur les salaires en cours de voyage, c'est le rôle de désarmement qui seul fait foi, car il n'appartient qu'à la Marine de fixer d'une manière authentique, d'après le rôle, les décomptes des salaires dus aux marins. — Administration de la Marine c. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

67. *Paiement. Administration de la Marine.* — L'Administration de la Marine est investie du droit de recevoir les salaires dus aux gens de mer. — Marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

68. *Paiement. Administration de la Marine. Action.* — L'Administration de la Marine, tant en son nom personnel comme représentant les marins sous sa tutelle, qu'au nom et comme exerçant les droits de la Caisse des Invalides et de la Caisse des gens de mer, est bien fondée à réclamer à l'armateur les salaires dus à l'équipage après naufrage ou abandon du navire en mer. — Administration de la Marine c. Postel et fils. — Hâvre, 19 décembre 1893, X, p. 61.

69. *Paiement. Armateur. Abandon du navire et du fret.* — L'armateur qui a signé le rôle d'équipage ne peut se libérer envers les matelots par l'abandon du navire et du fret. — Administration de la Marine contre Morelli. — Aix, 23 mars 1886, I, p. 604.

70. *Paiement. Consignataire du navire.* — Le consignataire, agent de l'armateur au lieu de destination du navire, n'est responsable qu'envers son mandant. En conséquence, les gens de l'équipage ne peuvent s'adresser au consignataire pour lui réclamer personnellement le montant de leurs gages, la restitution de leurs effets, ou la réparation d'un préjudice quelconque imputable au capitaine. — Aicardi Heymss et Cie c. Bildstein. —

Bordeaux, 20 décembre 1893, X, p. 176.

71. *Paiement. Débarquement antérieur.*— Les gens de mer ne peuvent, après leur débarquement, réclamer le paiement de leurs gages à l'armateur du navire, le débarquement n'étant autorisé par l'Administration de la Marine qu'après versement par l'armateur des gages de l'équipage. — Bohu et Gautier c. Joyau.— Nantes, 7 novembre 1885, II, p. 316.

72. *Paiement. Défaut d'inscription au rôle d'équipage. Preuve à faire.* — L'armateur, qui s'est engagé à payer les salaires de l'équipage en présence du commissaire de l'inscription maritime ou des consuls, est tenu, sur la demande en paiement de ces salaires, de justifier que les fonds, qu'il prétend avoir expédiés à cet effet au capitaine, y ont été effectivement employés, lorsque la mention du paiement n'a pas été faite au rôle de l'équipage. — Commissaire de l'Inscription Maritime c. Constantin Piot. — Marseille, 11 avril 1893, VIII, p. 700.

73. *Paiement effectué par un tiers. Demande de subrogation. Rôle de désarmement. Mention. Preuve.* — Lorsque, dans le rôle de désarmement, il est déclaré que l'équipage est payé, un tiers n'est pas admis à prouver, même par acte authentique, qu'il a effectué ce paiement et qu'il est subrogé dans le privilège, si la date de cet acte est postérieure à celle du rôle de désarmement. — Néréide c. Crédit Foncier Maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

74. *Privilège. Extension aux vivres et frais de subsistance.*— L'équipage a privilège non seulement pour ses loyers et salaires, mais encore pour ses vivres et sa subsistance, dont les dépenses et la nécessité se rattachent essentiellement au louage de service maritime qu'il a contracté. — Viaud c. Nicolas. — Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

75. *Privilège. Fret encaissé par l'armateur. Inapplication.* — L'art. 271 du C. de commerce, en disposant que le « navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots », implique que le droit ainsi accordé aux matelots constitue un privilège, lequel, ne reposant que sur la créance de l'armateur contre l'affréteur, s'évanouit avec elle, lorsque le fret a été touché par l'armateur et s'est trouvé ainsi confondu dans la fortune mobilière de ce dernier. — Administration de la Marine c. Allain. —Cassation, 25 avril 1888, IV, p. 12.

76. *Privilège. Rôles d'armement et de désarmement. Engagement à la part. Enonciation insuffisante.* — Le privilège pour les gages et loyers de l'équipage ne peut être exercé sur le navire que si les rôles d'armement et de désarmement contiennent des indications suffisantes pour faire connaître le montant des sommes dues pour ces gages et loyers. Et l'énonciation que l'équipage est engagé « à la part » n'est pas suffisante, puisqu'elle ne fait pas connaître la proportion dans laquelle chacun a droit sur les bénéfices. — Néréide c. Crédit Foncier maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

77. *Privilège. Salaires payés par un tiers. Subrogation. Conditions.* — La subrogation légale ou conventionnelle dans le privilège des gens de l'équipage ne peut être acquise qu'à celui qui a payé les gens de l'équipage de ses deniers personnels. En admettant même que l'on ait payé de ses deniers personnels, on ne saurait bénéficier de la subrogation légale, si l'on a payé comme mandataire et non comme coobligé. — Lauratet et Leroy c. Lalanne et Lançon.— Bordeaux, 19 août 1887, III, p. 561.

78. *Navigation aux 5/8. Obligations du capitaine.* — Le capitaine qui navigue aux 5/8 est tenu, vis-à-vis de l'armateur, de supporter les loyers de l'équipage, mais à la condition que l'armateur prouve avoir payé au capitaine sa part du fret acquis par le navire. — Administration de la Marine c. Héritiers Cormerais et cap. Molgat. — Nantes, 13 juin 1888, IV, p. 682.

79. ANGLETERRE. —*Gages. Avances. Prélèvement du change au cours du jour.* — Un capitaine qui, dans un port éloigné, fait aux membres de son équipage des avances sur leurs gages et les paie en monnaie du pays, ne peut prélever le change qu'au cours du jour. Peu importe qu'il paie avec son argent ou celui des armateurs, et que l'équipage accepte ou non un change supérieur. — Cour de police de Hull, 14 novembre 1885, I, p. 536.

80. *Matelots norvégiens. Salaires.*

Saisie du navire. Incompétence des tribunaux anglais. — Les tribunaux anglais ne sont pas compétents pour ordonner la saisie d'un navire norvégien, au profit des matelots à qui leur capitaine n'a point payé leurs salaires ; l'affaire doit être portée devant le consul de Norvège. — Norden c. Bristol, Browne et Wilson. — Cour du shériff de Glasgow, 13 mai 1886, IV, p. 446.

81. *Abandon de poste. Perte des salaires.* — Les marins considérés comme déserteurs perdent tout droit à leurs salaires. — Rae et Rook c. Pinckham. — Cour de police de Plymouth, 22 juillet 1890, VI, p. 303.

82. *Rupture du voyage. Indemnité.* — Le matelot débarqué avant le commencement du voyage sans sa faute ni son consentement, — ou avant d'avoir gagné un mois de gages, — a droit à un mois de gages comme indemnité. En dehors de ces deux cas formels, le juge a un pouvoir discrétionnaire pour apprécier l'indemnité à accorder au marin pour rupture du voyage, par exemple au cas où le voyage est interrompu, et non pas rompu.— Equipage du « Huron » c. cap. Bryson.—C. du shériff de Greenock, 5 octobre 1886, II, p. 576.

83. *Voyage interrompu. Indemnité. Privilège.* — Le capitaine doit, avant d'engager son équipage, constater l'état de son navire. Et si, plus tard, le voyage est rompu à cause du mauvais état de ce dernier, le capitaine est en faute et doit payer à ses hommes une indemnité pour rupture de voyage, fixée à 14 £ par tête, avec privilège sur le produit de la vente du navire. — Vice-amirauté de Maurice, 30 septembre 1887, III, p. 607.

84. AUTRICHE-HONGRIE. — *Privilège. Dernier voyage. Sens de ce terme.* — Aux termes de l'art. 191, 6°, du Code de commerce français, qui est en vigueur sur le littoral adriatique comme usage, on doit entendre par dernier voyage donnant lieu au privilège des marins pour leurs salaires, seulement la dernière expédition faite par le navire en vertu d'un contrat d'affrètement, et non pas l'ensemble des voyages faits par intercourse depuis l'embarquement d'un marin hors du port d'attache sur le navire plus tard vendu. Il en est ainsi, même si le navire a continué à naviguer et a fait l'objet de divers contrats d'affrètement sans revenir audit port. — Giovanni c. Angelo et Marianna. — Cour supr., 21 avril 1886, II, p. 342.

85. BELGIQUE. — *Paiement des salaires par un tiers. Privilège. Subrogation.* — Les tiers qui ont payé les salaires dus aux gens de mer sont subrogés aux droits de ces derniers.— Forwood Brothers et C°, Barned Lewis Lionel et cap. Tom. c. Stuart Williams et C° et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p.620.

86. *Privilège. Etendue. Fret encaissé d'avance. Application.* — La loi n'établit aucune classification entre les divers objets qu'elle affecte par privilège au paiement du salaire des matelots ; elle met expressément sur la même ligne, pour l'exercice du privilège, le navire et les frets, et il n'échet point de distinguer entre le cas où le fret est encore dû et celui où il a été payé d'avance. — Forwood Brothers et C°, Barned Lewis Lionel cap. Tom., c. Stuart Williams et C° et consorts. — Ibid.

87. *Privilège. Loi hollandaise. Dernier voyage.* — D'après la loi hollandaise, les gages du capitaine et des gens de l'équipage sont privilégiés, si pareilles dettes sont contractées à cause du dernier voyage, depuis le jour où le navire a été mis en état de faire le voyage jusqu'à celui où le voyage est considéré comme terminé. — Legers c. Bertrand. — Anvers, 5 mars 1886, II, p. 201.

88. DANEMARK. — *Capitaine. Salaires payés au mois. Congédiement. Indemnité.* — Lorsque le capitaine a été engagé moyennant un salaire de tant par mois, sans qu'aucun délai ait été fixé pour la dénonciation du contrat par l'armateur, celui-ci ne peut point cependant congédier le capitaine *ad nutum*, et, lorsqu'il le renvoie le mois étant commencé, il doit lui payer son salaire pour le mois entier. — Copenhague, 2 avril 1890, VII, p. 593.

89. ETATS-UNIS. — *Paiement des salaires de l'équipage. Créancier en faisant l'avance. Privilège. Rang. Priorité sur les prêts à la grosse.* — — L'argent avancé pour payer les salaires de l'équipage a droit à un privilège égal à celui des matelots payés et ce privilège *(lien)* prime celui des prêts à la grosse. — Cour de district

de la Nouvelle-Orléans, 25 février 1888, IV, p. 335.

90. *Privilège. Navire sous la direction de l'affréteur. Application. Armateur non obligé personnellement.* — Le privilège des gens de mer sur le navire ne peut dépendre d'un contrat ; il est, au contraire, la suite obligatoire de l'emploi, au sens légal, de l'homme à bord du navire. Ce privilège existe aussi bien lorsque le navire est en possession d'un affréteur qui le fait naviguer pour son compte que lorsqu'il navigue sous le nom et pour le compte du propriétaire, avec cette différence toutefois que, dans le premier cas, le propriétaire du navire n'est pas *personnellement* responsable du montant du privilège.— Boylan c. armateur de l'« International. »— Cour du D. S. de New-York, 25 mars 1887, III, p. 366.

91. *Rupture d'engagement par le fait de l'armateur. Salaires dus. Privilège.* — Le refus non justifié d'utiliser les services de matelots engagés, qui se sont présentés en temps utile, donne ouverture à une action *in rem* en Amirauté pour le paiement des salaires convenus, lorsque, d'ailleurs, le navire a effectué son voyage. — Denny c. The Acorn. — Cour du D. O. de Pensylvanie.— III, p. 759.

92. Italie.— *Prescription. Point de départ. Fin du voyage. Débarquement en cours de route.* — Pour faire courir le délai de la prescription des salaires des matelots, les mots *fins du voyage* signifient la fin des services rendus par le matelot et non la fin de l'expédition du navire. En conséquence, si un matelot vient à être débarqué en cours de voyage, la prescription annale commence à courir à partir de ce débarquement. — Cass. Turin, 12 mai 1886, II, p. 734.

Section 3

Des maladies et blessures des gens de mer.

93. France. — *Accident. Abordage. Action de la veuve. Condition. Faute des deux capitaines.* — Lorsqu'un homme d'équipage a péri victime de l'abordage du navire à bord duquel il était engagé, l'action en dommages-intérêts, qui appartient à sa veuve, contre le capitaine du navire abordeur ou celui de l'abordé, est subordonnée à la preuve d'une faute de l'un deux.—Vve Schæffer c. Cie Gén. Transatlantique et Cie des Abeilles. — Hâvre, 11 avril 1894, X, p. 244.

94. *Accident. Abordage. Faute des deux capitaines. Mort d'un homme d'équipage. Responsabilité commune.* — En cas d'abordage survenu à la suite de l'imprudence réciproque des deux capitaines des navires sinistrés, ceux-ci sont également responsables de la mort d'un homme d'équipage qui a péri victime de cet abordage. — Vve Schæffer c. cap. Hubert et Cie les Abeilles, cap. Laurent et Cie Gén. Transatlantique. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

95. *Accident. Quasi-délit. Enquête. Constatation suffisante. Arrêt. Cassation. Non-lieu.* — Les constatations de l'enquête sur un accident causé par un matelot suffisent à préciser le caractère quasi-délictueux des faits dont découle la responsabilité de l'armateur, et l'arrêt qui se fonde sur ces constatations pour l'établir n'est pas sujet à la censure de la Cour de cassation. — Cie Gén. Transatlantique c. Sanguinetti.— Cass., 7 mars 1893, IX, p. 8.

96. *Accident. Réparations au navire. Armateur et entrepreneur. Passerelle mal installée. Responsabilité solidaire.* — L'armateur qui a traité avec un patron mécanicien pour la réfection de la machine de son navire, et qui s'est engagé à mettre les moyens du bord à la disposition de cet entrepreneur, aux risques de celui-ci, est tenu de fournir aux ouvriers un moyen d'accès au bateau ; et il est responsable civilement de la mort d'un ouvrier, occasionnée par le vice d'installation de la passerelle qui reliait son navire aux quais. Mais le même accident engage aussi la responsabilité de l'entrepreneur, à qui incombait l'obligation d'installer ses ouvriers dans des conditions de travail suffisantes pour prévenir tout accident, et qui devait ou contraindre le propriétaire du bateau à corriger ce que sa passerelle présentait de défectueux, ou établir lui-même un autre et meilleur moyen d'accès, si son traité avec ce propriétaire ne lui donnait pas un tel moyen de contrainte. Les auteurs de deux fautes, qui ont concouru à produire le même accident, sont solidairement responsables des conséquences dommageables de cet acci-

dent, s'il n'est pas possible au juge de reconnaître et distinguer la part que l'une et l'autre de ces fautes ont eue dans la perpétration du quasi-délit commun. — Gédéon Coudert c. veuve Guiet et Société veuve Babeuf et autres. — Poitiers, 21 décembre 1891, VII, p. 394.

97. *Accident. Mécanicien. Imprudence. Armateur responsable. Non-débarquement au premier port. Impossibilité d'y faire escale.* — L'armateur ne saurait répondre de l'accident éprouvé à son service par un homme du bord, s'il est survenu par la faute de la victime elle-même. Spécialement, il ne doit aucune indemnité à un chauffeur-mécanicien, qui a contracté une hernie en soulevant une pierre de charbon qu'il devait mettre dans les fourneaux, alors qu'il eût pu la faire glisser sans la soulever. On ne peut non plus lui imputer à faute de n'avoir pas débarqué la victime au port le plus voisin, si le navire ne pouvait y faire escale. — Breuil c. Cie Paquet. — Marseille, 3 août 1893, IX, p. 234.

98. *Accident. Chute d'une enfléchure en mauvais état. Responsabilité du capitaine et de l'armement. Abandon du navire et du fret.* — L'accident survenu à un marin tombé d'une enfléchure en mauvais état doit être considéré comme dû, partie au risque professionnel, partie au défaut de surveillance du capitaine; et, par suite, celui-ci est passible de dommages-intérêts envers le blessé. En ce cas, l'armement est civilement responsable de la condamnation prononcée contre le capitaine, mais peut, conformément au droit commun, s'en libérer par l'abandon du navire et du fret. — Guillou c. cap. Roy et syndic Hubeau. — Hâvre, 23 janvier 1894, X, p. 66.

99. *Assurance. Accidents professionnels. Asphyxie. Exonération. Abordage. Mort par submersion.* — Une police collective d'assurances terrestres, souscrite par des armateurs au profit des marins naviguant sur leurs navires et garantissant ces derniers contre les accidents professionnels, couvre le risque du décès de ces marins, arrivé par submersion à la suite d'un abordage, alors même qu'une clause exprimée de la police excepte expressément le cas d'asphyxie des risques assurés. — Wolter et Lebret et consorts c. « Le Soleil » — Paris, 10 novembre 1894, X, p. 161.

100. *Assurance contre les accidents professionnels. Faute lourde des assurés. Exonération. Assureurs. Preuve à faire.* — Les assureurs ne sauraient exciper de la faute lourde des assurés, lorsqu'elle est également exclue par la police, du moment que cette faute n'est pas suffisamment établie et qu'il est impossible de rien imputer soit aux armateurs, soit aux bénéficiaires de l'assurance. — Wolter et Lebret et consorts c. « Le Soleil » — Ibid.

101. *Blessures. Absence de faute du capitaine et de l'armateur. Irresponsabilité.* — Les gens de mer blessés au service du navire n'ont droit à aucuns dommages-intérêts, lorsqu'ils ne prouvent pas que l'accident dont ils ont été victimes est dû à la faute du capitaine ou de l'armateur. — Petit c. cap. Andersen. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

102. *Blessures à bord. Loi anglaise. Armateur. Responsabilité.* — Il n'y a pas dans la législation anglaise de loi qui exonère l'armateur de la responsabilité des accidents survenus à bord à un marin; il résulte, au contraire, de la « common law » et du « Merchant shipping Act», que l'armateur est tenu de prendre certaines précautions et qu'il est notamment responsable des vices de construction de son navire. — Clément c. Suart. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679.

103. *Blessure à bord. Indemnité. Quasi-délit. Preuve.* — Si, aux termes de l'art. 262 de C. de comm., le matelot blessé au service du navire est pansé aux frais dudit navire, cet article ne crée pas, du moins à l'encontre de l'armateur, une présomption de faute. Pour pouvoir réclamer d'autres indemnités que celle déterminée par l'article précité, le marin doit établir contre l'armateur l'existence d'un quasi-délit. — Alarcon c. Valensi. — Cassation, 31 mai 1886, II, p. 130.

104. *Blessures à bord. Barre à main. Emploi. Responsabilité de l'armateur.* — L'armateur qui emploie une barre à main au lieu de la barre à vapeur, généralement en usage, doit la munir des appareils de protection nécessaires; à défaut, il est responsable de l'accident survenu à un marin dans la manœuvre de la barre. —

Clément c. Suart. — Rouen, 4 avril 1892, VII, p. 679.

105. *Blessures à bord. Faute du second. Choléra contracté à l'hôpital. Décès.* — Lorsqu'un marin est blessé en exécutant une manœuvre commandée par le second du navire, l'armateur doit être déclaré responsable, s'il est établi que cet accident est dû à la faute du second, qui n'avait pas pris les précautions nécessaires pour éviter les dangers que présentait la manœuvre. Mais, si pendant son séjour à l'hôpital pour le soin de ses blessures (qui, d'ailleurs, n'étaient pas très graves), le marin est atteint et meurt du choléra, ce deuxième accident n'étant pas la conséquence directe et immédiate du premier, l'armateur ne saurait en répondre. — Epoux Monge c. Cie Nationale de Navigation. — Marseille, 15 juillet 1886, II, p. 180.

106. *Blessures. Salaire. Continuation pendant quatre mois. Matelot à la journée. Matelot au mois.* — Les gens de mer blessés au service du navire ont droit à la continuation du paiement de leurs salaires jusqu'au jour où ils sont remis en état de reprendre leurs travaux et pendant quatre mois à compter de l'accident, s'ils ne sont pas rétablis auparavant. Il n'y a pas à distinguer, à cet égard, entre les matelots engagés au mois et ceux qui n'avaient été engagés qu'à la journée. En conséquence, le matelot engagé à la journée, qui a été blessé au service du navire et dont la guérison ne s'est opérée que plus de quatre mois après, a droit, comme le matelot engagé au mois, au paiement de ses salaires pendant quatre mois. — Petit c. cap. Andersen. — Hâvre, 6 juillet 1892, VIII, p. 84.

107. *Epidémie. Port insalubre. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage. Capitaine irresponsable.* —L'armateur a le droit d'expédier et de faire séjourner son navire dans un port quelconque, même insalubre, et ne répond pas de la mort survenue à la suite d'une maladie contractée dans ce port par un homme de l'équipage, alors surtout que ce dernier, lors de son engagement, avait connaissance de l'épidémie régnante au lieu de destination. Le capitaine n'engage donc pas sa responsabilité en maintenant dans un port contaminé, pendant le temps strictement nécessité par le déchargement, les hommes indispensables pour cette opération. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs Réunis. — Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675 ; Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

108. *Epidémie. Port insalubre. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage. Armateur. Irresponsabilité. Médecin du bord. Retrait par le capitaine. Absence de faute.* — Il ne l'engage pas davantage en retirant le médecin du bord pour lui faire suivre ailleurs le gros de l'équipage, s'il est constant que cette mesure était nécessitée par les circonstances, et s'il n'est nullement établi qu'elle ait été la cause directe et certaine de la mort de la victime. — Cie des Chargeurs-Réunis c. veuve Garrigue. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

Contrà. — Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675.

109. *Hospice. Inscrit maritime. Tutelle hospitalière. Mort au cours d'une campagne de pêche avant la majorité. Droit de succession de l'hospice.* — Le mineur élevé dans un hospice qui, avec l'autorisation de la commission administrative, s'embarque comme marin sur un navire de pêche et est, par suite, inscrit sur les registres matricules de l'Inscription maritime, ne saurait être considéré comme sorti dudit hospice, dans le sens des numéros 7, 8 et 9 de l'article premier de la loi du 25 pluviôse an XIII, et n'est pas affranchi de la tutelle hospitalière. En conséquence, s'il meurt en mer au cours d'une campagne de pêche avant sa majorité et sans avoir été émancipé, l'hospice dans lequel il a été élevé est bien fondé à invoquer le droit de succession qui lui est attribué par l'article 8 de la loi précitée et à réclamer à la Caisse des Gens de mer les sommes (part de pêche et vente de sacs) qu'elle aurait recueillies comme produits de la succession de ce mineur. — Hospice de Dinan c. Administration de la Marine. — Rennes, 16 juillet 1888, IV, p. 249.

110. *Invalides de la marine. Caisse des gens de mer. Droit des hospices. Préférence.* — En vain, l'établissement des Invalides de la marine, dont dépend la Caisse de mer, opposerait-il à la réclamation de l'hospice le droit de succession que lui confère l'article

4 du titre premier du décret-loi des 30 avril, — 13 mai 1791 : le droit de l'hospice est supérieur par son essence à celui de l'établissement des Invalides de la marine, et la loi de l'an XIII déroge sur ce point à celle de 1791. — Hospice de Dinan c. Administration de la Marine. — Ibid.

111. *Infirmités contractées au service du navire. Risque professionnel.* — L'armateur d'un navire ne peut être responsable des conséquences des influences diverses auxquelles le métier de marin expose, suivant les climats, le tempérament de chaque individu, et qui constituent une sorte de risque professionnel. Spécialement, le capitaine attaché au service d'une compagnie maritime, atteint, par suite d'un séjour prolongé aux Antilles et dans l'Amérique du Sud, d'une anémie tropicale et de rhumatismes chroniques, ne saurait avoir droit à des dommages-intérêts à raison de son état de santé. Il en est ainsi, alors surtout que cet officier, précédemment employé par la compagnie dans d'autres parages, n'a obtenu un commandement dans les pays chauds et n'y a été maintenu que sur sa demande expresse. — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 20 août 1890, VI, p. 548.

112. *Maladie. Frais de traitement. Tribunaux. Appréciation.* — Si l'article 262 du Code de commerce impose à l'armement l'obligation de supporter les frais du traitement des marins tombés malades en cours de voyage, cette obligation ne saurait être indéfiniment étendue jusqu'à complète guérison, et il appartient aux tribunaux d'apprécier, d'après les circonstances, dans quelle limite l'armement peut en être tenu — Cap. Landgren c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

113. *Maladie en cours de route. Incurabilité. Armateur. Absence de faute. Frais de traitement. Irresponsabilité.* — Par interprétation de l'article 262 du Code de commerce, l'armateur n'est pas tenu des frais de traitement d'un matelot tombé malade pendant la traversée, lorsque cette maladie est jugée incurable, si, d'ailleurs, elle ne résulte d'aucune faute imputable à l'armateur ou à ses préposés. — Leroy c. Cie Générale Transatlantique.— Cassation, 24 juillet 1894, X, p. 387.

114. *Maladie en cours de route. Débarquement. Gens de mer. Nouvel art. 362 Code de comm. Application stricte.* — Le droit que le nouvel article 262 du Code de commerce, modifié par la loi du 12 août 1885, reconnaît au matelot, débarqué en cours de voyage pour cause de maladie et qui a été rapatrié avant son rétablissement, d'être payé de ses loyers jusqu'à son rétablissement, existe dans tous les cas pour ce matelot dans la limite fixée par ledit article, c'est-à-dire sans que cette période puisse dépasser quatre mois, mais aussi sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que la maladie a pris fin avant ou après le désarmement du navire. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Coué. — Cassation, 7 janvier 1895, X, p. 740.

115. *Maladie postérieure au débarquement. Salaires. Convention.* — Les obligations de l'armateur envers les marins sont éteintes par une convention librement consentie par les parties, qui y met fin. Spécialement, l'armateur n'est pas tenu de faire soigner un matelot malade ni de lui payer des salaires pendant sa maladie, survenue après le débarquement, lorsqu'il a été convenu entre l'armateur et lui qu'il serait payé de ses salaires acquis en cours de voyage et débarqué. La preuve de cette convention résulte de la mention « débarqué et soldé, » inscrite sur le rôle d'équipage par un commissaire de l'inscription maritime. L'Administration de la Marine ne peut soutenir, pour réclamer les salaires postérieurs au débarquement et les frais d'hôpital du matelot, que cette mention, mise en cours de voyage par un commissaire de l'inscription maritime, est erronée et qu'elle peut être modifiée par le commissaire de l'inscription maritime qui a désarmé le rôle en France, au retour du navire. — Marine c. Morel et Duchauffoux. — Nantes, 2 décembre 1885, II, p. 432.

116. *Maladie mentale. Officier. Salaires et frais de traitement. Art. 262 Code de comm. Application.* — Le marin embarqué comme officier à bord d'un steamer a droit, comme tout autre homme de l'équipage, s'il tombe malade en cours de voyage, au paiement des quatre mois de salaires, à compter de sa mise à

terre ou dans un hospice, et aussi à ses frais de traitement, aux termes du nouvel article 263 du Code de commerce et d'une jurisprudence désormais constante. C'est en vain que l'armateur prétendrait, pour s'exonérer, soit que la maladie était antérieure ou avait une cause antérieure à l'embarquement, s'il n'en rapporte pas la preuve, et si même le contraire paraît établi, soit que l'article 262 du Code de commerce précité ne s'appliquerait pas au genre de maladie (en l'espèce, un cas d'aliénation mentale), dont son préposé est atteint, car la loi n'a pas fait de distinction entre les diverses maladies réputées curables qui éclatent en cours de voyage. Il n'y a pas non plus lieu de s'arrêter à l'objection tirée, quant aux frais de traitement, de ce que l'internement du malade serait une mesure de sécurité et d'ordre public à la charge de la société. — Cap. X... c. Worms Josse et Cie. — Hâvre, 20 janvier 1894, X, p. 222.

117. *Navire. Chargement. Surveillance. Matelot sauvé au péril de la vie. Blessures. Dommages-intérêts.* — Celui qui, préposé à la surveillance du chargement d'un navire, sauve au péril de sa vie, un matelot placé sous ses ordres, a droit à des dommages-intérêts vis-à-vis de son commettant, à raison des blessures qu'il a reçues dans l'exercice de sa surveillance. Dans le cas où cet acte n'a pas profité au commettant, en lui évitant le paiement d'une indemnité à laquelle celui-ci aurait été tenu, sans l'intervention de son préposé, l'action de ce dernier ne saurait être basée sur le quasi-contrat de gestion d'affaires. Il y a cependant un fait se rattachant au mandat à lui confié, qui devient le principe d'une action en justice. — Lota c. Cie Gén. Transatlantique. — Aix, 23 octobre 1889, V, p. 350.

118. *Navire étranger. Marin français. Conflit de lois. Code civil portugais. Art. 2398 énonciatif. Armateur. Négligence. Responsabilité.* — Il n'y a pas lieu de rechercher, lorsqu'un marin français naviguant à bord d'un navire étranger a été tué dans son service, si l'action en responsabilité dirigée par sa veuve contre l'armateur étranger, compétemment portée devant les tribunaux français, par application de l'art. 14 Code civil, doit être jugée d'après la loi du pavillon ou d'après la loi nationale de la victime, alors que la loi portugaise est, en ce qui concerne la responsabilité civile, conforme à la loi française (art. 1382 et suiv. Cod. civ.), l'art 2398 du Code civil portugais étant énonciatif et non limitatif ; d'où il suit que, si une faute certaine est relevée contre l'armement, celui-ci est responsable vis-à-vis de ceux qui ont été lésés par la négligence ou l'imprudence des armateurs ou de leurs préposés. — Vve Pointel c. Cie Thétis et Société navale de l'Ouest. — Hâvre, 29 mai 1889, V, p. 227.

119. *Perte de vêtements. Service commandé.* — L'armateur n'est point tenu d'indemniser le capitaine et les gens de l'équipage de la perte de leurs vêtements, même lorsque cette perte survient pendant un service commandé. — Cordier c. Haentjens frères. — Nantes, 27 juin 1885, II, p. 39.

120. ANGLETERRE. — *Abordage. Navire du même armateur. Equipage de l'abordé. Vêtements perdus. Armateur responsable.* — Les ouvriers d'un même patron n'ont, en principe, aucun recours contre lui pour un accident causé par la faute de l'un d'eux, car ce risque est un des éléments envisagés pour la fixation de leurs gages. Mais on ne peut considérer comme ouvriers d'un même patron, travaillant en commun, les équipages des deux navires appartenant au même armateur. Par suite, l'équipage, dont les vêtements sont perdus dans un abordage causé par la faute d'un autre navire du même armateur, est en droit de lui réclamer la valeur de ces vêtements. — Haute-Cour de justice, 3 juillet 1892, IX, p. 252.

121. ETATS-UNIS. — *Blessures par la faute du capitaine. Action solidaire contre les copropriétaires.* — Un marin, qui se trouve blessé au service d'un navire par suite d'une négligence imputable au capitaine, a le droit de poursuivre solidairement les copropriétaires du navire, quand bien même l'un des deux copropriétaires aurait, comme dans l'espèce, la direction du navire, l'autre n'exerçant qu'un droit de contrôle. — Seaft c. Metcalf. — New-York, 18 octobre 1887, III, p. 627.

122. *Homme engagé pour une manœuvre. Faute. Blessure. Dommages-intérêts. Défaut d'action.* — On ne peut considérer comme matelot l'homme engagé par le capitaine pour aider aux mouvements d'un navire dans un port pour une manœuvre qui ne doit pas durer plus d'une heure et demie. Dès lors, si cet homme se blesse par sa faute, il ne saurait jouir du privilège dont jouissent les matelots, en semblable circonstance, d'être pansés et soignés aux frais de l'armement, quand l'accident arrive en cours d'un véritable voyage. — Cour de district Nord de l'Illinois, 5 décembre 1887, IV, p. 97.

123. *Officiers sanitaires. Soins donnés à des matelots* — Les soins donnés à des matelots malades par des officiers sanitaires ont un caractère maritime donnant ouverture à un droit réel sur le navire et à une action qui peut être poursuivie en Amirauté. — Cour de district de Brooklyn, 4 novembre 1887, IV, p. 335.

SECTION 4

Du Rapatriement des gens de mer.

124. FRANCE. — *Rapatriement. Sens de ce terme. Loi du 12 août 1885.* — La loi du 12 août 1885, qui modifie le décret du 7 avril 1860, et qui décide que, « dans tous les cas, le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armateur, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées », doit être entendue en ce sens que le législateur, voulant revenir aux dispositions de l'arrêté du 5 germinal an XII, a compris dans ces mots « frais de rapatriement » tous les frais nécessités par le retour des gens de mer à leurs quartiers. Et l'on ne saurait interpréter le mot « rapatriement » par le retour des marins d'un pays étranger à un port français. — Marine c. Famin. — Boulogne, 9 novembre 1886, II, p. 674.

125. *Frais d'entretien et de logement.* — Les frais de rapatriement de l'équipage comprennent non seulement le transport, mais aussi l'entretien et le logement.— Viaud c. Nicolas. — Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

126. *Navire colonial. Pêche à la morue. Désarmement à Saint-Pierre et Miquelon. Rapatriement réel.* — L'armateur, qui engage en France des marins pour former l'équipage de navires coloniaux faisant la pêche à l'étranger ou aux colonies, est obligé de les rapatrier en France. Cette obligation, qui est à la charge exclusive de l'armement, grève les navires coloniaux, bien qu'ils aient été armés et désarmés à Saint-Pierre et Miquelon. L'obligation de rapatrier n'est exécutée que par un rapatriement réel et accompli. L'armateur n'en est pas libéré par le naufrage d'un navire chargé de ramener en France comme passagers les marins après la campagne de pêche. — Administration de la Marine c. Beust et autres.— Caen, 11 février 1885, I, p. 30.

127. *Navire colonial. Pêche à la morue. Frais de retour. Naufrage.* L'armateur d'un port de la France continentale, qui a engagé des matelots pour l'armement d'un navire colonial, en vue de la pêche de la morue, n'est pas libéré de son obligation de rapatriement par le fait d'avoir, une fois la pêche terminée, payé les frais de retour en France des matelots qu'il avait engagés. Il doit, si le navire qui ramène ces matelots en France fait naufrage, supporter les frais de rapatriement du port où les matelots ont été recueillis, jusqu'à celui où ils ont été engagés, ce dernier port devant être considéré comme le véritable port d'armement. — Lecharpentier c. Marine ; — Cassation, 30 juin 1886, II, p. 135. — Beust c. Marine ; — Cassation, 18 octobre 1886, II, p. 392.

128. NORVÈGE. — *Rapatriement. Frais de vêtements occasionnés par la maladie du matelot. Armateur obligé de les payer, bien que le matelot ait l'argent nécessaire pour y subvenir.* — Les armateurs sont obligés de rembourser à l'Etat les avances faites par celui-ci pour l'achat de vêtements à un matelot rapatrié par ses soins, lorsque cet achat est rendu nécessaire par la maladie de ce matelot. Il en est ainsi, alors même que le matelot a personnellement l'argent nécessaire pour cet achat. — Etat norvégien c. Danielsen. — Christiania, 30 juin 1886, III, p. 640.

129. SUÈDE.— *Frais de rapatriement. Responsabilité de l'armateur.*—

Les frais de rapatriement des matelots incombent à l'armateur.— Cour supr. de Suède, 30 août 1887, IV, p. 195.

130. *Rapatriement. Avance de l'Etat. Vêtements fournis. Armateur-gérant. Responsabilité.*— L'armateur-gérant peut être poursuivi directement et exclusivement en remboursement des frais avancés par l'Etat pour le rapatriement de matelots suédois naufragés à l'étranger, et notamment pour avances relatives à des vêtements fournis à ces matelots par le consul suédois. — Chambre de Commerce de Stockholm c. Ahrenberg.— Cour supr. de Suède, 3 mars 1888, V, p. 416.

SECTION 5

Du droit des gens de mer aux indemnités d'assurance, sauvetage, etc.

131. FRANCE. — *Indemnité de remorquage.* — Les gens de mer n'ont aucun droit sur l'indemnité de remorquage revenant au navire remorqueur. — Lacroix c. Delmas frères. — La Rochelle, 13 février 1891, VI, p. 688.

132. *Naufrage. Valeur des effets. Produit de succession. Versement à la Caisse des gens de mer.* — La fraction d'indemnité représentant la valeur des effets des marins noyés dans le naufrage est un produit de succession, car il est juste d'admettre que les marins ont survécu à la perte de leurs coffres, et l'Administration de la Marine a qualité, nonobstant l'opposition des héritiers de ces marins, pour exiger le versement dans la Caisse des gens de mer de cette fraction de l'indemnité reçue par l'armateur. — Beust et fils, Veuve Blondel et consorts c. Administration de la Marine. — Granville, 29 mars 1889, V, p. 230.

133. *Pêche à la part. Armateur. Perte totale. Abordage. Indemnité. Marine. Part de pêche. Réclamation. Irrecevabilité.* —Quand un navire est armé pour la pêche à la part, la part de l'équipage ne peut être assurée. Par suite, si le navire vient à périr par abordage, et si son armateur obtient de l'armateur du navire abordeur une indemnité pour excédent de pêche, l'Administration de la Marine ne peut prétendre à une fraction de la somme ainsi encaissée comme représentant en partie les salaires ou la part de l'équipage. — Beust c. Administration de la Marine. — Ibid.

134. ANGLETERRE. — *Assistance maritime. Indemnité. Répartition.* — Quel que soit le service rendu en mer, c'est la valeur du navire secouru qui doit principalement guider le juge dans l'évaluation de l'indemnité à accorder au sauveteur. L'indemnité est répartie pour les trois quarts à l'armateur et pour un quart au capitaine et à l'équipage. — Trinity masters, 19 février 1891, VI, p. 712.

135. ITALIE. — *Abordage. Faute. Absence de dommages-intérêts.* — Les hommes de l'équipage, qui sont en faute pour n'avoir pas bien dirigé ou surveillé le navire à eux confié, ne peuvent prétendre à des dommages-intérêts. — Cie Fraissinet c. Société mutuelle Camoglièse, Cie d'assurance « la Suisse », Schiaffino, Mortola et autres. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

136. PAYS-BAS. — *Sauvetage. Droits. Action contre l'armateur.* — Les gens de l'équipage ne peuvent demander les droits de sauvetage, établis par l'art. 421 du Code de comm., qu'au propriétaire ou à l'armateur de leur navire, et non aux propriétaires du chargement. — Tamelaire et consorts c. Vost-Apikaunnte C°. — Rotterdam, 20 novembre 1884, II, p. 481.

SECTION 6

De la discipline à bord et des délits maritimes.

137. FRANCE. — *Contrebande. Opium. Introduction en rade. Cochinchine. Arrêté du gouverneur. Prohibition. Violation. Délit.* — L'introduction d'une marchandise, en aussi faible quantité que ce soit, dans la rade d'un port d'une colonie où l'entrée de cette marchandise est interdite par arrêté du gouverneur, constitue un délit de contrebande. Spécialement, un homme de l'équipage, qui a introduit en rade de Saïgon quelques grammes d'opium autre que celui de la Régie, en violation de l'arrêté du 4 juillet 1883, se rend coupable de contrebande, cet arrêté ne faisant d'exception à la prohibition qu'en faveur des passagers. — Douane

et Régies de Cochinchine c. Aloï. — Cassation, 2 février 1893, VIII, p. 514.

138. *Délit maritime. Compétence.* — Les tribunaux sont incompétents pour connaître d'une querelle avec voie de fait, qui s'est produite à bord d'un navire de commerce en cours de voyage, entre un employé du bord et le capitaine d'armes du même bâtiment. Ce délit constitue un délit maritime tombant sous l'application du décret-loi du 24 mars 1852. — Marseille, 10 décembre 1887, III, p. 587.

139. *Disparition. Absence de nouvelles depuis deux ans. Présomptions graves. Déclaration de décès.* — La disparition et l'absence complète de nouvelles d'un navire et de son équipage depuis presque deux années révolues fournissent une présomption grave de la perte corps et biens dudit bâtiment. Cette présomption acquiert la valeur d'une certitude de nature à entraîner la déclaration de décès de l'équipage, lorsqu'on la rapproche d'autres indications fournies par les pièces de l'enquête poursuivie, notamment de ce fait qu'une violente tempête a régné sur mer au moment où le bâtiment était en cours de route, et que d'autres navires ont été désemparés ou ont fait naufrage dans les mêmes parages et à la même époque. — Procureur de la République au Hâvre. — Rouen, 11 octobre 1889, V, p. 340.

140. *Matelot à la mer. Capitaine. Refus de sauvetage. Délit. Poursuites. Ordonnance de non-lieu. Action civile. Prescription de trois ans.*— Lorsqu'un matelot étant tombé à la mer, le capitaine a refusé de tenter le sauvetage, l'action civile contre ce dernier et contre l'armateur responsable se prescrit par trois ans, comme née à l'occasion d'un délit, bien que l'auteur principal, après avoir été l'objet d'une poursuite, ait bénéficié d'une ordonnance de non-lieu. — Pietri c. Cie Générale Transatlantique.— Marseille, 20 mai 1893, IX, p. 56.

141. *Navigation maritime. Marin. Port. Ouverture. Signaux. Force majeure.* — La force majeure ne résulte que d'un événement indépendant de la volonté humaine, et que cette volonté n'a pu ni prévoir, ni conjurer; par suite, on ne saurait envisager comme telle l'impossibilité où un marin peut s'être trouvé d'apercevoir de la place occupée par son bateau les signaux d'ouverture ou de fermeture du port, alors que l'heure de la marée, sa connaissance des règlements maritimes, son habitude du port devaient le rendre attentif à l'existence de ces signaux, et qu'il lui était facile de s'en assurer avant d'effectuer sa sortie. — Ministère public c. Lefebvre. — Cassation, 7 août 1890, VI, p. 245.

142. *Pilotin. Emploi comme novice. Droit pour le capitaine.* — Le pilotin, qui jouit de certains privilèges à bord et mange à la table du capitaine, doit concourir au service du bord, quel qu'il soit, et peut être appelé, suivant les circonstances, à remplir les fonctions de novice, le capitaine étant seul juge de la nature du travail qui doit lui être confié. — Batard c. Vve Audrain. — Nantes, 19 octobre 1892, IX, p. 535.

143. *Résiliation de l'engagement pour innavigabilité du navire, malgré une décision disciplinaire condamnant les matelots pour défaut de réembarquement.* — Lorsqu'un jugement résilie l'engagement des matelots, par suite de l'innavigabilité du navire, cette innavigabilité demeure constatée, encore qu'une décision disciplinaire ait condamné les matelots pour refus de réembarquement. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

144. BELGIQUE. — *Décès. Acte. Capitaine. Négligence. Retenue de gages. Pénalité civile.*— L'art. 27 de la loi du 21 juin 1849 punit tout capitaine qui se sera soustrait aux obligations que lui imposent les règlements sur la police maritime. Mais les art. 86 et 87 du Code civil ne constituent point des règlements sur la police maritime. La retenue d'un jour à un mois de gages, infligée, dans le rôle d'équipage signé par le capitaine, au capitaine qui néglige soit de se conformer auxdits articles du Code civil, soit de lever des copies authentiques de l'acte de décès du marin décédé à terre, est une pénalité purement civile, qui n'est édictée par aucune disposition légale répressive et qui n'a donc rien de commun avec l'action publique. — Ministère public c. Falk. — Anvers, 2 mars 1886, II, p. 75.

145. DANEMARK. — *Navire déclaré navigable. Matelots. Refus de travail. Responsabilité.* — Si des matelots ont refusé d'exécuter les manœuvres pour le départ du navire par la raison que ce dernier était incapable de tenir la mer, l'expertise qui a pour résultat de faire déclarer le navire navigable après quelques réparations, rend lesdits matelots responsables de leur persistance dans le refus de travail postérieurement à la visite des experts. — Copenhague, 11 avril 1888, V, p. 548.

146. *Refus d'obéissance en cours de route. Entrave à la conduite du navire.* — Lorsque les matelots, réintégrés par la force sur le navire, après l'avoir abandonné en invoquant une résiliation de leur engagement contraire aux conditions de cet engagement, ont refusé d'exécuter en cours de route les ordres du capitaine, ce refus ne constitue pas une simple mutinerie, mais une véritable entrave à la conduite du navire. — Viborg, 9 mars 1891, VIII, p. 412.

147. *Matelot. Désertion. Compétence. Loi du 12 avril 1892.* — L'action contre un matelot pour cause de désertion doit être portée devant l'une des juridictions instituées par la loi du 12 avril 1892 sur les tribunaux maritimes, alors même que le fait de la désertion s'est produit avant l'entrée en vigueur de cette loi et du Code maritime du 1er avril 1892. — Viborg, 27 février 1893, IX, p. 774.

148. NORVÈGE. — *Discipline. Refus d'obéissance au second. Punition.* — Le capitaine a le droit de réclamer la punition d'un matelot qui n'a désobéi directement qu'au second. — Borgen c. Olsen. — Christiania, 25 octobre 1884, II, p. 609.

149. *Refus de prendre la mer. Motifs légitimes. Excuse.* — Les matelots qui refusent de prendre la mer n'encourent point la responsabilité pénale des art. 115 et 116 de la loi maritime lorsque les ordres du capitaine donnés dans ce but ne sont pas sérieusement réfléchis et que l'on peut supposer qu'il y a du danger à les exécuter. — Christiania, 22 mai 1889, VI, p. 504.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Assurance maritime, Avarie commune, Autriche-Hongrie, Capitaine, Chose jugée, Colonies, Compétence, Commissionnaire de transports, Consul, Débarquement, Echouement, Embarquement, Navire, Prescription, Privilège, Saisie.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon de navire, 56.
Abandon du navire et du fret, 69, 98.
Abandon de poste, 81.
Abordage, 93, 94, 99, 120, 133, 135.
Absence, 26.
Accident, 93, 94, 95, 96, 98, 118.
Accident professionnel, 99, 100.
Acte de décès, 144.
Administration de la marine, 54, 66, 67, 68, 133.
Affréteur, 90.
Allemagne, 13.
Armateur, 44, 54, 69, 90, 97, 113, 139.
Armateur-gérant, 130.
Assignation, 50, 96.
Assistance maritime, 133.
Asphyxie, 99.
Assurance, 99, 100.
Avances, 5, 55, 79, 89, 130.
Avarie commune, 1.
Barre à main, 104.
Blessures, 101 et s., 117, 121, 122.
Caisse des gens de mer, 22, 110, 132.
Caisse des invalides, 6, 20, 22.
Capitaine, 78, 88, 93, 94, 140, 142, 144, 145.
Change, 5, 79.
Choléra, 105.
Commissaire de l'inscription maritime, 24.
Compétence, 59, 60, 80, 138, 148.
Conflit de lois, 118.
Congédiement, 39, 56, 59, 88.
Congrès de Gênes, 34.
Congrès de Washington, 2.
Consignataire du navire, 70.
Consul, 24.
Contrebande, 137.
Convention verbale, 53.
Daltonisme, 2.
Décès, 7, 9, 13, 18, 26, 105, 107, 108, 109, 139.
Délit, 43, 137, 138, 140.
Dernier voyage, 84, 87.
Désertion, 33, 147.
Dettes, 4, 8.
Discipline, 10, 36, 149.
Domicile, 50.
Enfléchure, 98.
Engagement, 34, 35, 37, 40, 51, 55, 56, 57, 59, 143.
Engagement à la part, 64, 76.
Enquête, 95.
Enrôleur, 55.
Entrepreneur, 96.
Epidémie, 107, 108.
Escale, 97.
Escroquerie, 52.
Etat, 130.
Etranger, 65, 118.
Expertise, 145.
Facture, 8.
Frais de traitement, 112, 113, 116.
Fret, 44, 54, 75, 86.
Gage, 1.
Hospice, 108, 110.
Incurabilité, 113.
Infirmités, 111.
Innavigabilité, 143.
Insaisissabilité, 4, 63, 64, 65.
Inscrit maritime, 51, 52, 109.
Loi anglaise, 102.
Loi du lieu, 49.
Loi française, 51.
Loi hollandaise, 87.
Loi portugaise, 118.
Maître d'équipage, 10.
Maladie, 112 et s.
Maladie mentale, 116.
Mécanicien, 97.
Médecin du bord, 108.
Mer Baltique, 56.
Mer Noire, 56.
Monnaies, 5, 19.
Naufrage, 61, 62, 127, 132.
Navigation aux 58, 78.
Navire, 11, 16, 50, 80, 96, 117.
Navire colonial, 126, 127.
Novice, 142.
Officier, 2, 6, 10, 17, 18, 116.
Officier sanitaire, 123.
Opium, 137.
Paiement, 67 et s.
Pavillon étranger, 14.
Pêche à la morue, 126, 127.
Pêche à la part, 123.
Permis d'embarquement, 3.
Pilotin, 142.
Port, 97, 141.
Port insalubre, 107, 108.
Prescription, 92, 140.
Prêt à la grosse, 89.
Preuve, 103.
Privilège, 44, 46, 71, 75, 76, 77, 83 et s., 89, 90, 91.
Procuration, 20.
Quasi-délit, 95, 103.
Rapatriement, 12, 29, 47, 60, 62, 124 et s.

Refus d'obéissance, 145, 146, 148, 149.
Règles d'York et d'Anvers, 1.
Relâche, 1, 81.
Remorquage, 131.
Réparations, 96.
Risques professionnels, 111.
Rôle d'armement, 76.
Role de désarmement, 66, 73, 76.
Rôle d'équipage, 52, 53, 54, 72.
Rupture de voyage, 82, 90.
Saisie, 80.
Salaires, 4, 21 et s., 34 et s., 46, 60 et s., 106, 114, 116, 144.
Scellés, 18.
Sauvetage, 117, 136, 140.
Second, 56, 105, 148.
Signaux, 141.
Submersion, 99.
Subrogation, 54, 77, 85.
Succession, 23, 25, 80, 31, 109, 132.
Surintendant de la marine, 33.
Télégraphe, 15.
Timbre, 8.
Tribunal de police, 59.
Tribunal maritime, 59.
Usages d'Anvers, 55.
Vêtements, 119, 120, 128, 130.
Veuve, 93.
Vivres, 74.

GESTION D'AFFAIRES. — Voir : *Consignataire du navire.*

GLACES. — Voir : *Affrètement, Avarie particulière, Capitaine, Charte-partie, Déchargement.*

GRAINES DE NAVETTE. — Voir : *Capitaine.*

GRAINS. — Voir : *Armateur, Capitaine, Chargement, Destinataire, Sac.*

GRANDE VOIRIE. — Voir : *Abandon.*

GRÈCE.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 617.
2. Droits de phare. (Loi du 14 août 1887). — III, p. 387.
3. Gens de mer. Salaires. Succession. Règlement. Accord avec la France. (Circul. du 28 janvier 1886). — II, p. 231.
4. Loi sur le livret des navires et les prêts à la grosse. — I, p. 316.
5. Navires abordant ou relâchant dans un port grec. Manifestes. Formalités. (Loi du 28 mai 1887). — III, p. 509.
6. Traité de commerce avec l'Empire Allemand, 9 juillet 1814. — I, p. 209.
7. Traité de commerce avec l'Italie. Dénonciation. (Note du gouv. hellénique, 4-16 mai 1888). — IV, p. 380.

GRÈVE.

1. FRANCE.— *Déchargement. Force majeure. Surestaries.* — La grève résultant de difficultés survenues entre le patron et les ouvriers, relativement aux salaires, n'est pas un cas de force majeure ; spécialement, l'entrepreneur de débarquement est responsable de toute perte provenant de l'arrêt ou d'une interruption dans le travail dont il s'était chargé, sans pouvoir invoquer à sa décharge la grève de ses ouvriers. — Magasins et entrepôts de Paris c. cap. Knott et Wilkes. — Hâvre, 15 décembre 1891, VIII, p. 72. — Cap. Lindhner c. Olive et Revello. — Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

2. *Déchargement. Force majeure. Conditions. Prévision impossible. Caractère aigu.* — Une grève ne peut être considérée comme un événement de force majeure lorsqu'elle peut être prévue au moment du contrat ou que la cessation du travail des ouvriers n'est pas absolue, mais rend seulement plus difficile et plus onéreuse l'exécution des conventions. Mais il en est autrement quand la grève éclate brusquement, sans indice précurseur, et qu'elle est générale, avec un caractère aigu très marqué. Par suite, il n'est pas dû de surestaries par le destinataire du navire, lorsqu'il est mis par une grève de cette nature dans l'impossibilité de faire opérer le déchargement du navire dans les délais fixés par la charte-partie. — Shield c. Hailaust et Cie. — Saint-Nazaire, 23 novembre 1893, V, p. 253.

3. ANGLETERRE. — *Force majeure.* — La grève n'est pas un cas de force majeure. En dehors d'une convention contraire, elle n'empêche pas le cours des surestaries. — Budgett c. Burmington. — Cour sup. de judicature, 3 octobre 1890, VI, p. 463.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Chargement, Déchargement, Fret, Surestaries.*

GRUE.

BELGIQUE. — Usage des grues des bassins et des quais de l'Escaut. — I, p. 280.

GUATEMALA.

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — IV, p. 617.

2. Droits de douane. Augmentation. — I, p. 561.
3. Dépôt des marchandises dans le magasin de la Douane. (Décret du 5 juillet 1889). — V, p. 457.
4. Droits de douane. Lignes régulières de navigation entre San-Francisco et Guatemala. Réduction. (Décret du 11 juin 1887). — III, p. 512.

GUERRE. — Voir : *Assurance maritime.*

H

HAITI.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 617.
2. Police des ports. — VII, p. 493.

HAMBOURG.

1. Droits de port et autres. — I, p. 676.
2. Programme de la Conférence. Les règles de Hambourg et la future législation américaine. Compte-rendu de la Conférence. Règles d'affrètement. — I, p. 211, 274, 276, 278.

HANGARS.

1. France. — *Compagnie de navigation. Ligne régulière. Hangars. Obligation. Marchandise. Contribution à l'installation. Redevance. Fixation.* — Une ligne régulière de bateaux, ayant des services fréquents, doit avoir un endroit déterminé, hangar ou poste, pour procéder au groupement des marchandises. La marchandise doit contribuer à l'installation du hangar, du moment qu'elle profite de cet état de choses, etc., alors même que le réclamateur n'aurait pas sollicité le dépôt de sa marchandise sous les hangars du transporteur. Il y a lieu de fixer à 5 centimes par tonne et par jour, pour les cinq premiers jours, et à 10 centimes, pour les suivants, la redevance due par la marchandise à compter du lendemain du débarquement. — Génestal et Delzons c. Compagnie de Navigation Hâvre-Paris-Lyon. — Rouen, 13 novembre 1891, VII, p. 294.

Voir aussi : *Consignataire du navire.*

HÉLICE. — Voir : *Avarie particulière, Navire.*

HONDURAS.

1. Avaries. Principes. — Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 617.

HONG-KONG.

1. Règlementation du travail à bord des navires. — VII, p. 218.

HOSPICE. — Voir : *Gens de mer.*

HOUILLE.

1. Tunisie. — Décret du 24 décembre 1893 établissant des dépôts de houille sur le littoral. — X, p. 137.

Voir aussi : *Capitaine.*

HUISSIER. — Voir : *Saisie.*

HYPOTHÈQUE MARITIME.

CHAPITRE I
Législation.

1. France — Loi du 10 juillet 1885. Travaux préparatoires. Texte. Décret sur l'exécution de la loi. — I, p. 212, 285, 307, 560.
2. Loi de 1885 applicable aux colonies (Décret du 16 août 1887). — III, p. 255.
3. Acte constitutif. Droit à percevoir. (Trav. prép. de la loi du 10 juillet 1885.) — I, p. 214.
4. Inscription et renouvellement.

Exposé des motifs. Loi nouvelle. — I, p. 216.

5. Intérêt en matière de prêts hypothécaires sur navires. Travaux préparatoires. Loi nouvelle. — I, p. 289.

6. Interdiction du contrat hypothécaire en cours de voyage et de la vente à l'étranger du navire hypothéqué. Loi nouvelle. — I, p. 285.

7. Tarif des droits à percevoir par les receveurs des Douanes chargés de l'hypothèque maritime. Cautionnement à leur imposer (Décret du 25 juin 1886). — II, p. 316.

8. ANGLETERRE. — Dispositions sur le mortgage. (Merchant Shipping Act de 1854). — I, p. 562.

CHAPITRE II
Doctrine.

9. FRANCE. — Indemnité d'assurance. Subrogation des créanciers hypothécaires. Suppression. Critique. (M. Laurin.) — III, p. 231.

10. Loi du 19 février 1889. Effet au point de vue des privilèges et hypothèques. (M. Lavigne.)—VIII, p. 182.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

11. FRANCE. — *Bâtiment de mer. Constitution d'hypothèque. Condition. Aptitude à la navigation maritime.* — Pour qu'un bâtiment puisse être qualifié navire ou bâtiment de mer et soit à ce titre susceptible d'être grevé de privilèges ou d'hypothèques, aux termes de l'article 191 du Code de commerce, il ne suffit pas que l'intention du constructeur ait été de l'affecter à une navigation maritime, ni même qu'il ait été l'objet d'un acte de francisation, mais il faut encore que, par sa forme et ses dimensions, il soit réellement apte à naviguer en mer, soit qu'il trouve en lui-même sa force de propulsion, soit qu'il la reçoive d'un navire étranger. — Fichet c. Faillite Gauthier. — Rennes, 12 avril 1894, X, p. 165.

12. *Navire. Saisie. Transcription. Hypothèque antérieure. Inscription postérieure. Inefficacité.* — La saisie du navire, lorsqu'elle a été dûment transcrite, a pour effet de mettre obstacle à toute concession de droits réels sur le navire en faveur de l'un des créanciers à l'exclusion des autres. — En conséquence, l'hypothèque maritime, consentie même antérieurement à la saisie, mais inscrite après la transcription du procès-verbal de saisie, ne saurait créer aucun droit de préférence aux dépens du créancier saisissant. — Calvin Prudhomme c. Baillet et autres. — Cassation, 6 novembre 1893, IX, p. 143.

13. *Navire. Dégradation par vétusté. Insuffisance du gage. Déchéance du terme.*— Le créancier hypothécaire peut, par application de l'art. 2131 du Code civil, exiger son remboursement, si l'un des navires hypothéqués à la garantie de sa créance subit par vétusté des dégradations, qui rendent le gage insuffisant pour sa sûreté, et si le débiteur n'offre aucune garantie supplémentaire qui soit sérieuse et acceptable. — Veuve Avril c. Oriolle. — Nantes, 4 juillet 1885, I, p. 623.

14. *Failli. Constitution après cessation de paiement. Nullité. Art. 447.* — A supposer que l'hypothèque maritime constituée par le failli depuis l'époque fixée comme étant celle de la cessation de ses paiements pour dettes antérieurement contractées, échappe à la nullité de plein droit de l'article 446 Cod. comm., cette hypothèque tombe dans tous les cas sous l'application de l'article 447 du même Code. — Grandinot c. Toutain et faillite Toutain. — Caen, 24 février 1892, VIII, p. 40.

15. *Séquestre du navire. Demande en paiement de frais privilégiés. Créancier inscrit. Droit d'intervenir dans l'instance.* — Le créancier ayant hypothèque inscrite sur le navire a qualité, en raison de son intérêt, pour intervenir dans l'instance sur la demande en paiement de frais privilégiés sur le même navire, dirigée contre le syndic de la faillite de l'armateur par le séquestre dudit navire ou tout autre créancier prétendant à un paiement par privilège. — J.-B. Fleury et Gaillard, Monnet et Cortier c. cap. Ray et Syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

16. *Navire. Vente aux enchères par ministère de courtier. Omission des formes légales. Hypothèques. Maintien.* — La vente aux enchères du navire qui, à la demande de l'un des créanciers, serait ordonnée par le tribunal de commerce en vertu de la loi du 3 juillet 1861 et opérée par mi-

nistère de courtier, en dehors des formes établies par le titre II du livre II du Code de commerce et loi du 10 août 1885, n'aurait pas pour effet de purger les privilèges et hypothèques existant sur le navire et d'éteindre le droit de suite appartenant aux créanciers privilégiés ou hypothécaires. — J.-B. Fleury et Gaillard, Monnet et Cortier c. cap. Ray et syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

17. *Assurance. Clause de garantie d'hypothèque. Emprunt à la grosse. Inapplication.* — Les clauses des polices d'assurances maritimes devant être interprétées limitativement, la clause exigeant que le navire assuré ne soit pas, lors de la conclusion du contrat, grevé d'une hypothèque maritime ne saurait s'étendre au cas d'emprunt à la grosse. — A. Postel et ses fils c. Cie d'assurances maritimes « l'Equateur ». — Hâvre, 12 juin 1894, X. p. 225.

18. *Navire. Attache à un port étranger. Diminution de sûreté. Gage. Réalisation.* — L'attache des bateaux hypothéqués à un port étranger diminue les sûretés du créancier hypothécaire français, et l'autorise à poursuivre la réalisation du gage sur lequel porte son hypothèque. — Cie Houillère de Bessèges c. Cie de Navigation Insulaire Morelli. — Cassation, 19 décembre 1888, IV, p. 513.

19. *Loi du 10 juillet 1885. Art. 33. Association en participation avec un étranger. Service public de navigation. Inapplication.* — L'art. 33 de la loi 10 juillet 1885, qui déclare nulle toute vente à un étranger d'un navire hypothéqué, ne s'applique pas à une association en participation contractée avec un étranger en vue de l'exploitation d'un service officiel et public de navigation concédé par le gouvernement de cet étranger. — Cie Houillère de Bessèges c. F. Morelli et Cie. — Marseille, 23 novembre 1885; Aix, 25 février 1886, I, p. 507, 604.

20. *Navire français dans des eaux étrangères. Port du pavillon étranger. Diminution de sûreté. Conservation de nationalité.* — Une compagnie de navigation qui a emprunté sur hypothèque maritime, ne diminue pas les sûretés promises à son créancier, en employant les navires hypothéqués, dans des mers lointaines, à des services gouvernementaux étrangers, lorsque les statuts de cette compagnie lui assignent pour objet l'exploitation de concessions à obtenir soit du gouvernement français, soit de gouvernements étrangers. Le navire qui, pour l'exercice d'une concession de cette sorte, est obligé de porter le pavillon du pays dont elle émane, ne perd pas sa nationalité, s'il ne cesse pas d'appartenir à un armateur français. — Compagnie Houillère de Bessèges c. F. Morelli et Cie. — Marseille, 23 novembre 1885; Aix, 25 février 1886, I, p. 504, 607.

21. *Acte sous seing privé à l'étranger. Production. Exequatur.* — Le créancier hypothécaire en vertu d'un acte sous seing privé passé à l'étranger, en produisant à la contribution ouverte devant un tribunal français, et en contestant une autre collocation, ne se borne pas à faire un acte conservatoire; il ramène à exécution l'acte étranger; dès lors, l'acte doit être préalablement déclaré exécutoire en France (art. 556 C. proc. civ.). — Berridge c. Bemberg et Cie. — Bordeaux, 2 juillet 1888, IV, p. 406.

22. Belgique. — *Etendue. Fret. Inapplication.* — L'art 137 de la loi du 21 avril 1879 détermine les divers objets auxquels peut accessoirement s'étendre l'hypothèque maritime; le fret n'y est pas compris. Il y a d'autant plus lieu de le décider ainsi, quand aucun acte de poursuite en Belgique, tendant à la résiliatiou de la garantie, n'a pu avoir pour conséquence l'immobilisation du fret, à l'effet d'être distribué avec le prix de vente du bateau. — Hatfield c. Harper. — Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

23. Danemark. — *Transcription. Omission. Créancier postérieur. Connaissance.* — Le créancier hypothécaire d'un navire qui, lors de la constitution d'hypothèque, a connaissance de l'affectation du navire à d'autres créanciers, dont les titres n'ont pas été soumis à la formalité du thinglœsning (transcription judiciaire), passe après ces créanciers, comme si les titres de ces derniers avaient été transcrits. — Landsoverret de Copenhague, 21 janvier 1884, II, p. 358.

Voir aussi : *Assurance maritime, Capitaine, Mortgage, Navire, Prêt, Privilège.*

I

ILES DE MADÈRE ET DES AÇORES.

1. PORTUGAL. — Droits de port. — I, p. 210.

ILES DU CAP-VERT.

1. PORTUGAL. — Ports de Tarrasal et de Paul. Ouverture au commerce international (Décret du 20 novembre 1888). — IV, p. 614.

IMBRAGO. — Voir : *Affrètement.*

IMPORTATION.

1. FRANCE. — Transit des animaux des espèces chevaline, asine, bovine, ovine, caprine et porcine. Ouverture du port de Porbail (Décret du 8 novembre 1894). — X, p. 684.

2. RUSSIE. — Navires. Droit d'importation. Modification du tarif général (Cons. de l'Empire russe, 26 mai 1887). — III, p. 391.

Voir aussi : *Bateaux-porteurs, Douane, Espagne, Italie, Prime d'importation.*

IMPOTS.

1. FRANCE. — *Société étrangère. Taxes. Titres émis ou négociés en France.* — Les sociétés étrangères doivent les taxes annuelles de timbre, de transmission et la taxe sur le revenu : 1° sur les titres émis par elles en France. (Par émission, il faut entendre tout placement d'actions nouvelles en France, alors même que ces actions auraient été réservées aux porteurs d'actions anciennes, et que le public n'aurait pas été appelé à les souscrire) ; 2° sur les titres négociés en France, alors même qu'ils ne seraient pas cotés à la Bourse. L'art. 4 de la loi du 29 juin 1872 frappe, en effet, expressément de ces trois taxes les titres « cotés, négociés, exposés en vente ou émis en France ». Le décret du 6 décembre 1872, rendu pour l'exécution de cette loi, a organisé la perception de ces taxes pour les titres émis et pour les titres circulant en France. Par suite, c'est avec raison que la société étrangère l'Union et le Phénix espagnols a fait agréer en France un représentant responsable des droits ; celui-ci ne peut prétendre qu'il a pris envers le Trésor un engagement sans cause, sous prétexte que les titres cotés à la Bourse et que les titres émis en France, mais offerts au public, seraient seuls frappés des trois taxes sus-indiquées. — Cloquemin c. Enregistrement. — Cassation, 17 janvier 1888, IV, p. 5.

2. *Société étrangère. Opérations de réassurance en France. Impôt sur le revenu.* — La loi du 29 janvier 1872, par son article 4, assujettit à la taxe de 3 0[0 le revenu des sociétés étrangères qui possèdent en France des biens meubles et immeubles, alors même que les titres de ces sociétés ne sont pas cotés en France, et n'y circulent pas ; l'assiette des droits peut alors porter sur une quotité déterminée du capital social. Les créances qu'une société étrangère acquiert en France peuvent-elles être considérées comme rentrant dans la désignation des biens mobiliers ou immobiliers situés en France et soumis à la taxe par l'article 3 du décret du 6 décembre 1872 ? (Non résolu). — Enregistrement c. Cie d'assurances de Trieste et Venise. — Cassation, 4 mai 1887, III, p. 259.

Voir aussi : *Armateur, Assurance maritime, Commissionnaire de transports, Navigation, Société, Valeurs mobilières.*

INCENDIE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Avarie commune. Extinction. Règle d'York et d'Anvers. — I, p. 82 ; VI, p. 340.

2. France. — Port de Nantes. Précautions à prendre contre l'incendie (Arr. préf. du 7 janvier 1890). — VI, p. 103.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

3. France. — *Navire. Incendie. Capitaine. Présomption de faute. Poële allumé. Pare-étincelles.* — En cas d'incendie d'un navire, le capitaine est légalement présumé en faute à moins qu'il ne prouve que l'incendie doit être attribué à toute autre cause que son imprévoyance et sa négligence. Constitue une imprudence de la part du capitaine le fait d'avoir laissé un poêle allumé dans sa cabine sans prendre la double précaution : 1· de faire entourer le poêle d'une grille pare-étincelles ; 2· de faire surveiller le fonctionnement du poêle au début de la combustion. — Fenailles et Despaux c. Sanders. — Bordeaux, 22 février 1893, VIII, p. 654.

4. *Feu à bord. Absence de présomption. Cas fortuit.* — Un incendie à bord d'un navire, lorsqu'il n'est pas causé par le feu du ciel, ne saurait être considéré comme cas fortuit ou de force majeure qu'autant qu'après toutes recherches et constatations dûment faites, non seulement la cause de l'incendie sera restée inconnue, mais encore qu'il sera démontré que cette cause, quelle qu'elle ait été, n'a pu résulter de la faute du capitaine ou des armateurs.— Ritter c. Cie Transatlantique et autres. — Seine, 10 janvier 1894, X, p. 33.

5. *Marchandises en débarquement. Frais d'extinction. Réquisition. Entrepreneur. Défaut d'action contre le navire et les marchandises.* — Les entrepreneurs qui, sur la réquisition des officiers de port, ont fourni leur matériel et leurs ouvriers, pour éteindre un incendie déclaré dans une cargaison déposée sur le quai ou pour empêcher la propagation de l'incendie, n'ont aucune action pour le paiement de leurs frais et débours, ni contre le navire, ni contre les réclamateurs, ni contre le séquestre des marchandises qu'ils ont ainsi préservées de la destruction par le feu. — Wilkes frères c. Langstaff, Doublet et Assureurs. — Hâvre, 15 juin 1885, I, p. 243.

6. *Municipalités. Frais de sauvetage. Entrepreneur. Privilège sur le sauvetage. Action contre le séquestre.* — Le soin d'éteindre les incendies rentre dans les attributions des municipalités, et les frais faits pour y parvenir constituent, dès lors, une charge communale. Il en est ainsi, même pour les incendies qui se déclarent dans les ports et sur les quais, encore bien que la police des ports et des quais appartienne à l'autorité, et que ce soit cette autorité qui ait, dans ses attributions, le soin de pourvoir à l'extinction du feu et le droit de réquisition. Mais les entrepreneurs ont le droit de se faire payer, par privilège, sur la marchandise, de tous frais de sauvetage proprement dit, et ils peuvent exiger leur paiement du séquestre nommé pour vendre et réaliser le sauvetage dans l'intérêt de qui de droit. — Wilkes frères c. Langstaff, Doublet et Assureurs. — Hâvre, 15 juin 1885, I, p. 243.

7. *Docks. Marchandises à l'entrepôt. Présomption de faute.* — La Compagnie des Docks est responsable de l'incendie des marchandises placées dans ses entrepôts, à moins qu'en prouvant le vice propre ou la force majeure, elle ne fasse tomber la présomption de faute ou de négligence qui s'attache à sa qualité de dépositaire par interprétation de l'article 1929 rapproché de l'article 1315, deuxième alinéa, du Code civil.—Ambanopulo c. Cie des Docks et Entrepôts de Marseille. — Marseille, 2 octobre 1893 et Aix, 16 avril 1894, X, p. 409.

8. *Acides non déclarés. Incombustibilité. Transporteur. Présomption de faute. Responsabilité limitée.* — L'incendie qui éclate dans le chargement d'un navire, le jour même de son départ, ne peut, en dehors de tout cas de force majeure, être imputé qu'à la faute et à la négligence de la compagnie transporteur dans les opérations d'embarquement. Cet incendie ne peut être attribué à la présence non déclarée d'acides, dans une caisse de marchandises, alors que, scientifiquement, ces acides ne sont pas susceptibles de déterminer une combustion. Mais la responsabilité du transporteur est limitée au montant de la valeur déclarée des marchandises brûlées. — Penha c. Cie Transatlantique et Crailsheimer et

Felsenheld.— Seine, 10 janvier 1894, X, p. 44.

9. *Charte-partie. Clause de non-garantie. Loi étrangère. Ordre public. Inapplication en France. Imprudence de l'équipage.* — La loi étrangère, à laquelle les parties se sont référées dans les contrats, ne doit être appliquée entre Français et étrangers que si son application en France n'est pas contraire à l'ordre public. Spécialement, la clause de non-garantie d'avaries, insérée dans un contrat de transport, ne peut être invoquée en France qu'en tant qu'elle a pour effet de faire supporter par les chargeurs la preuve des fautes du transporteur. Le capitaine ne saurait donc s'en prévaloir pour s'affranchir des suites d'un incendie causé par une imprudence de l'équipage.— Crowley et Little c. Saint frères.— Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.

10. Allemagne.— *Police. Risque. Durée, jusqu'à livraison. Assurance contre le risque maritime. Assurance contre l'incendie. Incendie dans les magasins. Assureurs. Responsabilité solidaire.* — Lorsqu'une police d'assurance maritime stipule que le risque devra durer jusqu'à la prise de livraison au lieu de débarquement, on doit entendre par prise de livraison l'enlèvement matériel de la marchandise, non du quai de déchargement, mais du local où elle a été déposée, pour être remise en mains des réceptionnaires, le quai n'étant considéré, dans le cas des dépôts en magasins, que comme un prolongement du navire. Lorsque, en l'état de la clause ci-dessus, des marchandises ont été incendiées dans les magasins après avoir été assurées à une première compagnie contre le risque maritime, et à une seconde contre le risque d'incendie, la double assurance est valable et a pour effet de rendre les deux assureurs responsables solidairement du même risque et de donner à l'assuré le droit de réclamer tout le dommage à l'un des deux, s'il entend le mettre seul en cause. — Reessing et Cie de Brême c. L'Aggripina de Cologne.— Tribunal de Hambourg, 10 mai 1894, X, p. 264.

11. Angleterre.— *Faute de l'affréteur. Assurance par l'armateur.* — Quand il est établi qu'un navire a été incendié par la faute de l'affréteur ou de ses agents, il doit en indemniser l'armateur. Il ne saurait exciper de la convention qui mettait à la charge de l'armateur l'assurance du navire, cette clause n'ayant aucun effet sur la responsabilité d'une faute qui a causé l'incendie.— Aira Force Steam Shipping C° c. Christie et C°. — Haute-Cour de justice, 27 octobre 1892, IX, p. 247.

12. *Exonération de l'incendie. Perte du fret. Armateur. Irresponsabilité.*— Les marchandises qui brûlent à bord après leur embarquement périssent pour le chargeur, quand le connaissement excepte le risque d'incendie. Le fret relatif aux marchandises brûlées est perdu pour l'armateur, et l'affréteur n'est pas obligé de donner d'autres marchandises en remplacement. — Aitken Lilbum c. Ernsthausen. — Cour supr. de judicature, 7 février 1896, X, p. 92.

13. *Assurance « franc d'avaries, sauf échouement ou incendie ». Incendie sans importance. Assureur. Irresponsabilité.* — Quand un navire est assuré avec la clause « franc d'avaries particulières, sauf échouement ou incendie », les assureurs ne répondent pas des dégâts insignifiants causés par des incendies sans importance. — Glenlivet St Sh. Cy c. Titcombe. — Haute-Cour de justice, 21 mars 1893, IX, p. 60.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Assurance contre l'incendie, Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Capitaine, Chargeur, Connaissement, Déchargement, Dommages-intérêts, Force majeure, Fret, Navire, Port, Prescription, Privilège, Quai.*

INDIVISIBILITÉ. — Voir : *Appel, Courtier maritime, Navire, Obligation, Saisie.*

INNAVIGABILITÉ.

1. *Réparation inférieure aux trois quarts. Débarquement. Non-lieu.* — L'innavigabilité pouvant donner lieu au délaissement n'existe pas s'il est établi que, moyennant une dépense bien inférieure aux 3/4 de le somme assurée, le navire peut être mis, dans le port où il a relâché, en état de

bonne navigabilité.—Cie d'assurances le Lloyd français c. Rodriguès. — Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

2. *Réparations. Absence de certains apparaux. Condamnation.* — L'obligation de faire venir en France certains apparaux, tels que les mâts, ne saurait être considérée comme un fait suffisant pour déclarer innavigable un navire qui ne pouvait être condamné que faute de moyens matériels de réparations, aux termes de l'article 11 de la police française d'assurance sur corps, lorsque les réparations peuvent être faites au port de relâche. — Cie La Foncière c. Prentout-Leblond et Boniface. — Rouen, 23 janvier 1895, X, p. 765.

3. *Insuffisance de charbon au départ. Innavigabilité. Assimilation. Clause d'exonération.* — L'armateur répond envers l'affréteur de la perte des marchandises sacrifiées par l'imprévoyance du capitaine, sans pouvoir exciper de la clause d'exonération des fautes du capitaine insérée dans la charte-partie et dans les connaissements, l'armateur n'étant couvert par cette clause qu'à la condition d'avoir livré un navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire suffisamment approvisionné de combustible. A défaut de cette condition, l'armateur est responsable, conformément au droit commun, même de l'insuffisance des approvisionnements faits par le capitaine en cours de route, la faute alors commise ayant sa cause et son origine dans une faute préexistante, le manque de combustible au départ.—Cyp. Fabre et Cie c. James Knott et Cie d'Assurances maritimes « La France maritime ». — Aix, 18 décembre 1893, IX, p. 488.

4. *Consul du port de relâche. Ordonnance sur requête. Vente du navire. Juge du délaissement. Absence d'influence sur sa décision.* — L'ordonnance du consul du port de relâche, qui a autorisé la vente d'un navire sur requête du capitaine, ne peut être assimilée à un jugement de condamnation émané de l'autorité compétente, et, du reste, le juge du délaissement n'est pas lié par la décision de l'autorité qui a déclaré l'innavigabilité et ordonné la vente. — Cie d'Assurances le Lloyd français c. Rodriguès. — Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

5. *Déclaration judiciaire en l'absence de l'assureur. Délaissement. Absence de chose jugée par rapport à lui.* — Le capitaine, qui agit devant le juge du lieu où les avaries ont été constatées pour obtenir la condamnation du navire qu'il prétend innavigable et pour en faire ordonner la vente, ne doit pas être considéré comme agissant au nom et comme mandataire du propriétaire, mais uniquement en son nom personnel et pour mettre sa responsabilité à couvert vis-à-vis de l'armement. Dès lors, l'assureur, qui conteste la validité du délaissement à lui fait ultérieurement, n'ayant été partie, ni par lui ni par mandataire, à la décision qui a prononcé la condamnation demandée, ne peut se voir opposer l'exception de chose jugée sur la question d'innavigabilité. — Cie La Foncière c. Prentout-Leblond et Boniface. — Rouen, 23 janvier 1895, X, p. 765.

6. ANGLETERRE. — *Déclaration provisoire. Remorque postérieure. Amende.* — Lorsqu'un navire a été l'objet d'une déclaration provisoire d'innavigabilité, l'armateur qui fait naviguer son navire à la remorque d'un autre contrevient à l'Acte de 1876 et encourt l'amende. — Cour de police de Sunderland, 30 juillet 1886, II, p. 340.

Voir aussi : *Affrètement, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Chargeur, Expertise, Gens de mer, Navire, Police d'assurance.*

INSAISISSABILITÉ.

Voir : *Armateur, Capitaine, Commissionnaire de transports, Gens de mer, Navire, Saisie.*

INSCRIT MARITIME.

1. FRANCE. — *Inscrit maritime. Rôle d'équipage fictif. Simulation d'arrivées et de départs. Escroquerie.* — Commet une escroquerie l'inscrit maritime qui présente au commissaire de l'inscription maritime un rôle d'équipage imaginaire en simulant les arrivées et départs d'un bateau qui n'existe pas ou dont il n'est pas propriétaire, dans le but d'obtenir son inscription sur les registres matri-

cules du personnel et de s'assurer un droit à la pension de retraite prévue par la loi du 11 août 1881. — Ministère public c. Prat et Finaigre. — Cassation, 7 mai 1892, VII, p. 649.

2. *Pêche en Seine. Privilège. Pétrole. Fleuve contaminé.* — Le droit de pêche en Seine est un droit réservé aux seuls inscrits maritimes, en échange des obligations qui leur sont imposées par l'Etat. Si une partie du fleuve a été contaminée par suite d'un épanchement de pétrole, les inscrits maritimes qui ont coutume d'exercer leur profession dans les parages immédiatement voisins des lieux où est survenu l'accident sont recevables à intenter une action en dommages-intérêts aux auteurs de l'accident. — Laguette et Joints c. Fils de Deutsch. — Rouen, 20 juin 1890, VI, p. 155.

INTERDICTION. — Voir : *Hypothèque.*

INTÉRÊT.

1. FRANCE. — Intérêt en matière de prêts hypothécaires sur les navires. Loi nouvelle. — I, p. 289.

2. *Matière commerciale. Point de départ.* — Les intérêts en matière commerciale comme en matière civile ne sont dus qu'à partir de la demande en justice. — Rose c. Pierce Becker et Ilardi. — Cassation, 27 janvier 1892, VII, p. 386.

3. ESPAGNE. — *Intérêts légaux. Point de départ. Loi espagnole.* — En vertu de l'art. 833 du C. de com., les intérêts légaux sont dus à partir du jour où le débiteur a opposé une résistance qui est plus tard reconnue n'être pas fondée. — Cie l'Union c. José Barreras. — Trib. sup. de Madrid, 10 juin 1885, III, p. 222.

INTERROGATOIRE.

1. EGYPTE. — *Demande d'interrogatoire. Moyen dilatoire. Inadmissibilité.* — La demande d'interrogatoire n'est pas admissible, si elle n'est qu'un moyen dilatoire invoqué en vue de retarder la solution du litige. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

INTERVENTION.

Voir : *Abordage maritime, Appel, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Chargeur, Conclusions, Destinataire, Expertise, Fin de non-recevoir, Fret, Société, Surestaries.*

ITALIE.

1. Congrès de droit maritime de Gênes. — VI, p. 512.

2. Code de commerce. — II, p. 114, 253, 381, 503.

3. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 617.

4. Projet de réforme du Code de commerce. — VII, p. 491.

5. Loi du 16 juillet 1884 sur la classification des ports et la contribution aux travaux de construction et d'entretien. — II, p. 113.

6. Douane. Classement des marchandises. Contestations avec les importateurs. Règlement (Loi du 13 nov. 1887). — III, p. 793.

7. Manifeste imposé aux navires venant d'Autriche, Malte et Trieste (Décret du 26 août 1887). — III, p. 391.

8. Douane. Drawback sur les sucres (Décret du 25 juillet 1892). — VIII, p. 193.

9. Décret relatif au paiement des droits de douane en espèces métalliques. — IX, p. 794.

10. Navigation italienne sur les côtes de France et d'Algérie. Pêche. Bénéfices. Retrait. Taxes imposées aux navires italiens (Dépêche ministérielle de juillet et août; décret du 17 juillet 1886.)—II, p. 235, 236.

11. Traité de commerce avec l'Espagne. Prorogation (Ord. roy. du 10 juillet 1887). — III, p. 255.

12. Traité de commerce avec la République de Transvaal (10 septembre 1888). — VI, p. 614.

13. Convention internationale avec la Bulgarie. — VIII, p. 499.

14. Convention internationale avec la Roumanie. — VIII, p. 497.

15. Sociétés commerciales et industrielles. Exercices de leurs droits. Déclaration avec la France (16 mars 1887). — III, p. 252.

16. Application aux navires français du régime douanier des nations qui n'ont pas de traité de navigation

avec l'Italie (Circul. du 14 juillet 1886). — II, p. 241.

17. Douane. Récipients vides et demi-vides. Droits applicables (Circ. du 27 juin 1887). — III, p. 389.

18. Traité de commerce et de navigation avec la Grèce. Dénonciation (Note du gouv. hellénique des 4-16 mai 1888). — IV, p. 380.

J

JAPON.

1. Accession de S. M. l'Empereur du Japon à la Déclaration du 16 avril 1856. Congrès de Paris. (Décret du 12 janvier 1887). — II, p. 756.

2. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx). — IV, p. 617.

3. Ouverture de ports à l'exportation. — V, p. 594.

JAUGE.

1. Extrait des règles recommandées par la commission internationale du tonnage réunie à Constantinople. — I, p. 203.

2. France. — *Formes de radoub. Droits à payer. Usages du Hâvre. Vapeur. Jauge légale. Vapeur converti en voilier. Jauge réelle.* — D'après le règlement des formes de radoub du port du Hâvre, les navires à vapeur doivent payer les droits d'occupation des formes de radoub et autres droits fixés par les tarifs en proportion de leur jauge légale, sans déduction de l'emplacement occupé par les machines et marchandises. Les navires à vapeur, dépourvus de leurs machines et devenus navires à voiles, doivent payer les droits pour occupation des formes de radoub suivant leur jauge effective et réelle. — Irasque et Cie c. Lenormand. — Hâvre, 1er mars 1893, IX, p. 33.

3. Russie. — Jaugeage des navires de commerce. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 380.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Chargement, Douane, Fret, Navire, Portugal, Tonnage.*

JET A LA MER.

1. Dommage occasionné par le jet. Avarie commune. Règles d'York et d'Anvers. — I, p. 82.

2. France. — *Avaries communes. Salut commun.* — Sont avaries communes les avaries occasionnées par les choses jetées à la mer pour le salut commun. — Hubeau c. Bourgès et Troye. — Bordeaux, 8 avril 1892, VIII, p. 41.

3. *Avarie commune. Contribution. Bonification. Calcul. Valeur au déchargement. Règle XVI d'York et d'Anvers. Experts. Appréciation d'après la partie sauvée. Vice propre. Déduction.* — La contribution d'avaries, par laquelle un propriétaire de marchandises jetées à la mer est remboursé au port de reste, ne saurait avoir d'autre effet, en vertu de la règle XVI d'York et d'Anvers, ainsi que des articles 402, 405 et 417 du Code de commerce, que de rendre à ce propriétaire la valeur même qu'il aurait reçue au cas d'heureuse arrivée de la cargaison. La valeur des marchandises jetées doit donc être calculée, non sur la base de leur prix d'achat, mais sur celle de la valeur qu'elles auraient eue au déchargement si elles n'avaient pas été jetées. Les experts nommés pour apprécier cette valeur peuvent l'estimer par analogie d'après celle de la partie sauvée, établie au moment du débarquement et diminuée par les suites d'un vice propre, telles que l'échauffement qui s'est produit sur un chargement de vesces. — Cap. Svinhufvud c. Docks et autres. — Rouen, 3 décembre 1894, X, p. 598.

4. *Avarie commune. Détermination de la valeur jetée. Expertise sur la*

base d'une vente publique. Escompte. Déduction. — La valeur des marchandises jetées à la mer pour le bien et le salut communs et qui doivent être remboursées par l'avarie grosse ne doit subir la déduction d'aucun escompte, lorsque cette valeur a été fixée sur la base et suivant les conditions d'une vente publique, et que les experts qui ont estimé cette valeur déclarent qu'ils ont entendu la fixer dans ces conditions. — Cap. Eldrige c. Dupasquier. — Hâvre, 12 juillet 1892, VIII, p. 334.

5. *Blés du Pacifique. Jet à la mer. Salut commun. Avarie commune. Détermination de la quantité jetée. Déchet de route.* — En cas de jet à la mer, pour le bien et le salut communs, de blés faisant partie de la cargaison d'un navire, la détermination de la quantité jetée doit s'opérer sans qu'il y ait lieu de faire sur la quantité embarquée, c'est-à-dire sur le poids énoncé au connaissement, aucune déduction pour déchet de route, alors surtout qu'il s'agit de blés embarqués dans les ports de l'Océan Pacifique. — Cap. Eldrige c. Dupasquier. — Ibid.

6. *Chargement sur le pont. Clause de la charte-partie. Quantité non spécifiée. Jet à la mer. Exagération de chargement sur le pont. Chargeur. Preuve à faire.* — Lorsque la charte-partie autorise le capitaine à charger la marchandise sur le pont, sans que la quantité ait été spécifiée, c'est au chargeur, qui prétend que c'est par suite du chargement sur le pont d'une trop grande quantité de marchandise qu'il est devenu nécessaire, dans le cours du voyage, d'en jeter une partie à la mer, à établir que la quantité de marchandise chargée sur le pont était exagérée. S'il ne rapporte pas cette preuve, le livre de bord suffit à démontrer que le jet à la mer a été le résultat d'une fortune de mer et à dégager, par suite, la responsabilité du capitaine. — Camentron c. Tschusoff et Sapetoff et Frank. — Bordeaux, 7 mars 1894, X, p. 186.

7. *Clause : « franc de coulage ». Acides. Jet à la mer. Clause inapplicable. Délaissement. Validité.* — La clause d'une police, affranchissant les assureurs des risques de coulage, ne peut s'appliquer qu'aux dommages constitués par le coulage lui-même. Mais, lorsque des caisses acide, chargées sur le pont, paraissent être, à raison du coulage qui s'y manifeste, une cause de danger pour la sécurité du navire, et que le capitaine les fait jeter à la mer pour cette raison, pendant un mauvais temps, il y a lieu de considérer cette perte comme devant être régie, non par la clause ci-dessus, mais par les règles du droit commun et par les dispositions de l'article 469 du Code de commerce, et de valider le délaissement qui en a été fait. — Dor c. Assureurs. — Marseille, 3 mars 1893, IX, p. 48.

8. *Défaut de fortune de mer. Absence de faute du capitaine. Vice propre.* — Dans le cas où les réclamateurs ne prouvent pas que le jet à la mer est la conséquence d'un mauvais arrimage ou d'une circonstance de navigation, la marchandise jetée doit être considérée comme atteinte de *vice propre* et sa valeur ne saurait être réclamée aux assureurs. — Cap. Taylor c. Pauwels et Debacker et Assureurs. — Dunkerque, 15 juin ; Douai, 29 octobre 1888, IV, p. 523.

9. *Echouement. Avarie particulière. Transformation. Navire en péril. Jet à la mer. Déficit. Admission en avaries communes.* — Lorsqu'après l'échouement fortuit d'un navire, qui constitue une avarie particulière, le capitaine, pour parer à un danger imminent, a fait jeter une partie de la cargaison à la mer dans l'intérêt commun et s'est fait remorquer dans un port où, pour faire ses réparations, il a dû opérer le débarquement de la cargaison restée à bord, les manquants résultant du jet et les avaries causées par le débarquement des marchandises sont avaries communes et ne sauraient être mis à la charge du capitaine. — Pajot c. Schultz. — Douai, 25 janvier 1892, VIII, p. 24.

10. *Echouement. Contravention. Force majeure. Capitaine. Absence de faute.* — Lorsqu'un capitaine justifie qu'il s'est vu dans l'obligation de jeter par dessus bord la moitié de sa cargaison, pour sauver son navire, qui se trouvait, par suite d'un échouement sur la côte, dans une situation périlleuse, il ne commet pas de contravention à l'art. 2, titre VII, livre IV, de l'ordonnance de 1681, alors même que la marchandise sacrifiée constituerait un écueil pour la navigation, les cir-

constances dans lesquelles il s'est trouvé l'autorisant à se retrancher derrière un cas de force majeure. — Ministère public c. Couedel. — Cons. de préf. du Pas-de-Calais, 9 juillet 1890, VI, p. 155.

11. *Jet. Conséquence de la casse ou du coulage. Délibération de l'équipage. Omission.* — Les formalités, imposées par les art. 410 et 412 du C. de com. pour le jet à la mer, ne sont pas applicables quand le jet est opéré comme conséquence de la casse ou du coulage.— Pfeiffer c. Chargeurs-Réunis. — Hâvre, 21 janvier 1890, V, p. 637.

12. *Marchandises gâtées ou pourries. Art. 230 du C. de com. Force majeure. Irresponsabilité du capitaine. Fret intégral.* — Lorsqu'un capitaine, en cours de route, jette à la mer une partie de marchandises gâtées et pourries, il n'encourt aucune responsabilité si ce jet a eu pour objet de préserver les autres marchandises embarquées. Il est en droit d'invoquer le cas de force majeure prévu par l'art. 230 du C. de com. Le fret intégral est dû sur toute la partie jetée, car ce jet équivaut au retrait de la marchandise par les affréteurs eux-mêmes. — Cap. Taylor c. Pauwels et Debacker et Assureurs. — Dunkerque, 15 juin ; Douai, 29 octobre 1888, IV, p. 523.

13. *Petit cabotage. Chargement sur le tillac. Droit du capitaine. Avarie commune.* — Dans la navigation au petit cabotage, le capitaine a le droit de charger des marchandises sur le tillac sans le consentement des chargeurs. Il suit de là que le jet pour le salut commun des marchandises ainsi chargées constitue une avarie commune à laquelle le fret, le navire et la cargaison doivent contribuer suivant les dispositions de l'article 401. — O'Sheelan c. Veuve Gautier. — — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

14. Danemark.— *Assurance pour échouement ou perte totale. Cargaison du pont. Preuve supplémentaire. Jet à la mer.* — D'après l'usage de Copenhague en matière d'assurance, la cargaison du pont, même lorsque l'assureur ne se charge pas du risque de jet à la mer, est assurée moyennant la même prime que les marchandises chargées sous le pont. En conséquence, lorsqu'une assurance a été faite seulement pour le cas d'échouement ou de perte totale du navire, mais qu'une prime supplémentaire a été payée pour la cargaison du pont, le paiement de cette prime suppose que l'assureur a pris à sa charge le jet à la mer. — Copenhague, 23 avril 1892, IX, p. 766.

15. *Chargement sur le pont. Assurance. Risques limités. Supplément de prime. Jet.* — Alors même que le risque des marchandises de pont est limité à certains cas prévus, la stipulation d'une prime supplémentaire pour ces marchandises a pour effet de les garantir des mêmes risques que les autres, notamment du jet à la mer.— Copenhague, 26 juin 1893, X, p. 636.

16. Tunisie. — *Salut commun. Faute du capitaine. Clause « franc d'avaries grosses ». Chargeur. Non-obligation au fret.* — Le fret n'est pas dû sur les marchandises jetées pour le salut commun, lorsque le jet est le résultat d'une faute imputable au capitaine, ou bien lorsque les marchandises jetées ne peuvent pas donner lieu à un règlement d'avaries communes, soit parce qu'elles étaient chargées sur le pont, soit parce qu'elles avaient été embarquées avec la clause « franc d'avaries grosses et réciproques ». — Claude Mouin c. Mosès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

17. Turquie. — *Connaissement. Avaries. Clause de non-contribution. Marchandises. Jet à la mer. Chargeur. Fret non dû.*—Lorsque, d'après le contrat d'affrétement, les avaries de la cargaison doivent être supportées par la cargaison et celles du navire par le navire, par exception à l'article 123 dudit Code, qui dispose que le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution, le nolis des marchandises jetées à la mer qui, en vertu de la clause du connaissement, ne profitent pas de la contribution, n'est pas dû par le chargeur au capitaine. — Naftalizon c. Capitaine. — Constantinople, juillet 1892, VIII, p. 159.

Voir aussi : *Armateur, Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Chargement, Règles d'York et d'Anvers.*

JOURNAL DE BORD. — Voir : *Avarie, Protestation.*

JOURS DE PLANCHE. — Voir : *Capitaine, Charte-partie, Déchargement, Destinataire, Starie, Surestaries, Usage.*

JOURS FÉRIÉS. — Voir : *Abordage maritime, Fin de non-recevoir, Starie, Surestaries.*

JUGE DE PAIX. — Voir aussi : *Compétence, Saisie.*

JUGEMENT.

1. France. — *Appel. Intimé. Conclusions en confirmation. Appel. Incident postérieur.* — L'intimé est recevable à faire appel incident, même après avoir demandé la confirmation du jugement. — Worms c. Labadie. — Bordeaux, 18 mars 1889, V, p. 200.

2. *Cassation. Rapport d'experts. Moyen non soumis aux juges du fond.* — La Cour de Cassation ne peut statuer sur un moyen (en l'espèce, un rapport d'expert) portant sur un fait qui n'a pas été soumis à l'examen des juges du fond. — Cie Générale Transatlantique c. Salettes. — Cassation, 16 janvier 1895, X, p. 561.

3. *Requête civile. Chef de demande. Droits relatifs à l'état des personnes. Mandataire. Appel en garantie. Fin de non-recevoir.* — Les mots « chef de demande », employés dans le paragraphe 5 de l'article 480 du Code de procédure civile, ne signifient pas seulement la demande d'attribution d'un objet, d'une somme d'argent ou de dommages-intérêts, mais s'appliquent également à la demande de consécration de droits immatériels relatifs à la capacité des personnes. En conséquence, est susceptible d'être attaqué par la voie de la requête civile le jugement qui a omis de statuer sur la demande d'une partie qui, appelée en garantie dans une action en justice, a opposé une fin de non-recevoir tirée de sa qualité de mandataire. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893, X, p. 233.

4. *Convention des parties. Interprétation. Juges du fond. Pouvoir souverain.* — L'interprétation de la convention des parties rentre dans le pouvoir d'appréciation souveraine des juges du fond, et le jugement qui l'interprète sans violer la loi échappe à la censure de la Cour suprême. — Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères. — Cassation, 5 novembre 1894, X, p. 388.

5. *Circonstances de fait. Appréciation souveraine.* — Une décision judiciaire qui apprécie de pures circonstances de fait est inattaquable par voie de cassation. — Ephrussi et C° c. Dreyfus frères et cap. Ockenden. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 178.

6. *Motifs. Conclusions générales.* — Lorsqu'une partie conclut d'une manière vague et générale à ce que des conclusions modificatives prises par l'adversaire soient « déclarées non recevables en l'état après celles précédemment prises », le juge répond par des motifs suffisants en déclarant que « le chiffre demandé par ces conclusions modificatives prises à l'audience est légitime ». — Cie Gén. Transatlantique c. Vacongne et Antier. — Cassation, 12 février 1890, V, p. 610.

7. *Motifs. Connaissance personnelle du juge. Nullité. Excès de pouvoir.* — Les juges ne peuvent jamais, même en matière commerciale, à peine d'excès de pouvoir, former leur conviction ni motiver leur décision sur le résultat de leurs investigations personnelles poursuivies en dehors de l'audience et en l'absence des parties. Est nul, en conséquence, le jugement qui est déclaré fondé « sur les faits de la cause, le rapport des experts et les renseignements pris par le tribunal ». — Quillet ès-qualités c. Leveux. — Poitiers , 16 décembre 1889, V, p. 482.

8. *Motifs. Simple hypothèse. Absence de base légale.* — Une simple hypothèse ne saurait servir de base à une décision judiciaire. — Roure et Peulevey c. Assurances générales, la Maritime et la Protection. — Cassation, 14 janvier 1890, V, p. 466.

9. *Jugement étranger. Arrêt qui s'y réfère. Motifs.* — Il n'y a pas de violation des règles du droit international privé, ni des art. 456 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil, dans l'arrêt qui, révisant, en fait, les jugements étrangers, s'en approprie les motifs en s'y référant et déclare qu'une fausse manœuvre est imputable à un seul capitaine dont la

faute est régulièrement constatée. — Mac Larrem Crum et Cie c. Ollavaria et Cie, Cie l'Union, Phénix Espagnol et Lloyd Andalous. — Cassation, 30 juillet 1889, V, p. 183.

10. *Motifs. Avaries. Simple constatation par témoins. Fin de non-recevoir. Cassation.*—Le jugement, qui accueille l'action fondée sur la simple constatation des avaries par deux témoins, sans s'expliquer sur les fins de non-recevoir, doit être cassé pour violation de l'article 435 du Code de commerce. — Fraissinet et Cie c. Forcioli. — Cassation, 12 mars 1895, X, p. 738.

11. *Motifs. Lieutenant de port. Rapport attribué. Défaut de signature. Base insuffisante.* — Les tribunaux ne sauraient, pour motiver une décision, s'appuyer sur un rapport non signé attribué à un lieutenant de port : un tel document, dépourvu d'authenticité, ne peut servir de base à une décision judiciaire. — Messageries nationales c. Lecoq et Russe. — Rouen, 4 janvier 1893, IX, p. 11.

12. *Motifs. Marchandise. Réception. Fin de non-recevoir. Cassation.* — Le jugement, qui ne s'est pas expliqué sur le moyen tiré de la prise de possession par le destinataire, en vue de l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce, doit être cassé pour insuffisance de motifs. — Messageries maritimes c. Dussaud frères. — Cassation, 31 janvier 1894, IX, p. 707.

13. *Défaut de motifs. Nullité.* — Est nul pour défaut de motifs le jugement qui, sans s'expliquer sur le sens et la portée de la clause manuscrite de non-garantie insérée dans un connaissement, a rejeté les conclusions de la Compagnie maritime de transport tendant à ce qu'elle fût exonérée, en vertu de cette clause, de toute responsabilité pour avaries. — Cie Gén. Transatlantique c. Brunet. — Cassation, 22 mai 1889, V, p. 177.

14. *Omission de statuer sur un chef de demande. Nullité partielle.* — L'omission de statuer sur un chef de demande n'entraîne pas la nullité du jugement sur les autres chefs, et, par suite, celui qui attaque ledit jugement par la voie de la requête civile ne saurait être tenu d'appeler en cause les parties que n'intéresse pas le chef de la demande dont s'agit. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893, X, p. 233.

15. *Défaut-congé. Voies de recours. Opposition.* — C'est par la voie de l'opposition, et non par celle de la réassignation, que le demandeur, contre lequel a été rendu un jugement de défaut-congé, doit ressaisir le tribunal qui l'a prononcé. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

16. *Jugement par défaut. Défendeur décédé. Nullité.* — Est nul le jugement par défaut pris contre un défendeur décédé lors de sa prononciation. — Prévost et Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 165.

17. *Défaut faute de conclure. Opposition tardive. Nullité. Application aux étrangers.* — Les articles 422 et 436, fixant les délais de l'opposition à un jugement faute de conclure, sont applicables à l'égard d'un étranger.— Lesaffre et Bonduel c. Ralli et Cie.— Dunkerque, 15 septembre 1891, VII, p. 414.

18. *Jugement par défaut. Défendeur étranger. Procès-verbal de carence. Présomption.*— Constitue une exécution suffisante pour empêcher la péremption d'un jugement par défaut, le procès-verbal de carence dressé contre le défendeur qui n'a ni domicile ni résidence connus en France. — Prévost et Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1895, IX, p. 165.

19. *Jugement par défaut. Remise de cause.*—La simple demande de renvoi est insuffisante pour lier la cause et n'autorise qu'une décision par défaut si la partie qui a formé cette demande n'assiste pas à la nouvelle audience. — Cie Paris-Lyon-Méditerranée c. Cie Gén. Transatlantique. — Alger, 11 février 1892, VII, p. 533.

20. *Opposition. Effet «ergà omnes».* — L'opposition à un jugement par défaut a pour effet d'anéantir ce jugement à l'égard de toutes les parties en cause, surtout quand l'objet de la contestation est indivisible de sa nature, et notamment si l'opposition a pour conséquence nécessaire de remettre en question à l'égard de tous les intéressés la compétence du juge saisi. — Piganeau c. Cazalis. — Bordeaux, 23 novembre 1885, II, p. 16.

21. *Opposition par le garant. Chose jugée.* — L'opposition formée par le garant remet tout en question, même la chose jugée entre le demandeur principal et le garanti.— Uzielli et Cie c. Cercle-Transports Union et Phénix espagnol. — Marseille, 19 avril 1886, II, p. 43.

22. *Jugement étranger. Pouvoir des juges français.* — Le juge français, saisi d'une demande d'exéquatur, ne doit pas réviser au fond la décision du juge étranger. Il doit se borner à vérifier si le juge étranger a fait une saine application des règles de la compétence, des principes d'ordre public reçus en France et de la loi qui régit les débats. — Van Bœlen Stropminger c. Léon Roche et Cie. — Aix, 11 juillet 1888, IV, p. 165.

23. *Jugement étranger. Chose jugée. Demande en mainlevée de saisie d'un navire. Demande en dommages-intérêts pour la saisie, le chômage et la vente.* — Il n'y a pas violation de la chose jugée dans l'arrêt condamnant des assureurs maritimes français à des dommages-intérêts envers un armateur étranger à raison du préjudice à lui causé par la saisie, le chômage et la vente de son navire effectués en Amérique, à la suite d'un abordage entre ce navire et le navire assuré, alors même que le juge américain, statuant sur une demande en mainlevée de ladite saisie et, subsidiairement, en dation de caution à raison des dommages-intérêts qui pourraient être dus, a antérieurement débouté l'armateur de cette dernière demande. — Cie La Bâloise et La Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

24. *Jugement étranger rendu entre étrangers. Exéquatur. Tribunal français. Jugement espagnol. Révision au fond. Loi française. Inapplication.*— En l'absence de traité international entre la France et l'Espagne, les tribunaux français, saisis d'une demande d'exéquatur d'un jugement espagnol, ont le droit de réviser le fond. Mais, pour l'appréciation du fond, en matière d'abordage survenu à l'étranger entre étrangers, il n'ont pas à appliquer les fins de non-recevoir édictées par la loi française qui n'existent ni dans la loi de l'abordeur, ni dans celle de l'abordé. — Ollavaria c. Mac Larem Crum. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

25. *Jugement italien. Exéquatur. Compétence. Cour d'appel.* — Le traité du 24 mars 1760 entre la France et la Sardaigne, et celui du 11 septembre 1860 entre la France et l'Italie portent que, « pour favoriser l'exécution réciproque des jugements et arrêts, les cours suprêmes déféreront de part et d'autre, en la forme de droit, aux réquisitions qui leur seront adressées à ces fins sous les noms desdites cours». Dès lors, c'est aux cours d'appel, à l'exclusion de toute autre juridiction, qu'il appartient de statuer directement sur une demande d'exéquatur, mais à la condition expresse d'avoir été saisies par des réquisitions ou lettres rogatoires émanées d'une cour souveraine. Cette forme de procéder est d'ordre public, et il ne peut y être dérogé d'une manière quelconque. Par application de ces principes, la cour d'appel, annulant un jugement qui a prononcé l'exéquatur, ne peut user de la faculté d'évocation écrite dans l'art. 473 du Code de procédure civile. — Ribard c. Viccetich et Biava. — Nîmes, 19 novembre 1886, II, p. 543.

26. *Jugement italien. Exéquatur. Appréciation. Tribunaux français. Ordre public.* — La Cour d'appel, saisie d'une demande tendant à rendre exécutoire en France une décision émanant des autorités judiciaires italiennes, doit examiner si cette décision ne viole pas une règle d'ordre public. — Villa c. Cie Morelli. — Aix, 8 novembre 1887, IV, p. 654.

27. *Jugement italien. Exéquatur. Abandon du navire et du fret. Refus. Ordre public.* — Le jugement étranger, qui refuse au propriétaire d'un navire la faculté de faire l'abandon prévu par l'article 816 du Code de commerce, en se basant sur ce qu'il y a eu un engagement personnel de sa part résultant d'un contrat de transport, viole une règle d'ordre public, et ne doit pas être rendu exécutoire. Ce qui est d'ordre public, c'est, non pas l'obligation de faire abandon, mais la faculté d'abandon. — Villa c. Cie Morelli. — Ibid.

28. *Jugement italien. Exécution en France. Traité franco-italien. Condition. Défendeur. Régularité de*

la citation. Défendeur non-résident. Assignation spéciale. Formalités omises. — D'après les traités conclus entre la France et l'Italie, les cours d'appel françaises, appelées à rendre exécutoire en France un jugement émané d'une juridiction italienne, ont à rechercher, entre autres choses, si la partie défenderesse a été régulièrement citée en justice. Et c'est au point de vue de la législation italienne, que le juge français doit se placer pour l'appréciation de cette question de régularité de la citation au défendeur. Spécialement, les articles 141 et 142 du Code de procédure civile italien, exigeant que celui qui n'a ni résidence, ni domicile, ni demeure en Italie, soit assigné au moyen : 1° d'une affiche de la copie de l'exploit de l'assignation, apposée à la porte du lieu ou siège l'autorité judiciaire saisie de la demande ; 2° de l'insertion de l'extrait de l'assignation dans un journal d'annonces judiciaires ; 3° du dépôt au parquet d'une copie de cettte assignation, pour être transmise par les soins du ministère public au ministère des affaires étrangères, l'exéquatur en France ne peut être accordé à un jugement rendu par défaut par un tribunal italien contre un individu domicilié et résidant en France, et à l'égard duquel aucune des formalités ci-dessus n'a été observée. — Jésu c. Constantinidès. — Aix, 16 janvier 1894, IX, p. 725.

29. *Jugement contre le capitaine. Mandat révoqué. Valeur à l'égard de l'armateur et du nouveau capitaine.* — Le capitaine, mandataire des armateurs, ne représente ces derniers que tant que son mandat existe. En conséquence, la procédure suivie et le jugement pris contre l'ancien capitaine d'un navire depuis qu'il a cessé ses fonctions ne peuvent être opposés ni au capitaine actuel ni aux armateurs, et ne peuvent créer un titre utile pour arriver à la saisie du navire, alors surtout que les prétendus créanciers du navire savaient, lors de l'assignation, que le capitaine avait cessé ses fonctions. — Prévost et Cie c. Furness, cap. Barber et joints. — Rouen, 1er mars 1893, IX, p. 165.

30. *Liquidation judiciaire. Faillite d'une succursale à l'étranger. Influence.* — Le jugement, qui prononce la liquidation judiciaire d'une maison de commerce ayant son siège social à Paris, prononce en même temps celle de sa succursale, établie, dans l'espèce, à Valparaiso ; et, si postérieurement la succursale de Valparaiso est mise en faillite, cette déclaration de faillite ne peut porter aucune atteinte au jugement de liquidation judiciaire, et le syndic nommé n'a aucune qualité légale pour intenter en France une action en revendication. — City Bank Limited et joints c. Liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 17 juillet 1889, V, p. 364.

31. *Dommages-intérêts. Préjudice. Source différente. Ultra petità.* — Le tribunal, saisi d'une demande tendânt au paiement de deux sommes, l'une pour la valeur de marchandises brûlées, l'autre pour dommages-intérêts, sans qu'il soit précisé que le second chef de l'indemnité réclamée découle d'un fait dommageable différent du premier, statue *ultra petita* en basant l'indemnité qu'il accorde sur le dommage qu'une circulaire, postérieure en date à la perte des marchandise, aurait fait souffrir au demandeur. — Cie Gén. Transatlantique c. Dormeuil frères. — Paris, 27 avril 1888, IV, p. 135.

32. *Dommages-intérêts. Absence de conclusions. Ultra petita.* — La décision qui prononce sur une chose non demandée donne ouverture à cassation, lorsqu'elle renferme, en outre, une violation de la loi. Il en est ainsi, spécialement, de celle qui prononce une condamnation en des dommages-intérêts contre une partie, bien qu'aucune faute ne puisse être imputée à celle-ci et qu'aucune conclusion n'ait été prise sur ce point par l'adversaire. — Sundbye c. Société industrielle et commerciale de bois et de pavage en bois. — Cassation, 8 juin 1891, VII, p. 8.

33. *Taux du litige. Fixation. Déclaration formelle du jugement. Absence. Appel. Réduction de la demande.* — Le taux du litige est fixé par le dernier état des conclusions prises devant le premier juge, et le juge d'appel n'a pas à tenir compte d'une prétendue réduction de la demande due à des paiements partiels, si elle n'est authentiquement établie par les conclusions des parties ou par une déclaration formelle du jugement. — Cie

Cunard c. Dupaquier et Cie. — Rouen, 29 novembre 1892, VIII, p. 299.

34. *Tribunal de commerce. Exécution provisoire. Ordonnance par un second jugement. Jugement frappé d'appel.* — Le tribunal de commerce peut, par un nouveau jugement, ordonner l'exécution provisoire sans caution d'un jugement précédemment rendu, alors même que ce dernier jugement serait déjà frappé d'appel. — Ephrussi et Cie c. Otto Bemberg et Cie. —Cassation, 11 janvier 1888, III, p. 534.

35. *Tribunal maritime de 1891. Décisions. Chose jugée. Tribunaux civils. Abordage. Responsabilité. Application.* — Les décisions du tribunal maritime des abordages, créé par la loi du 10 mars 1891, ont, en principe, l'autorité de la chose jugée relativement à l'action civile née des délits dont cette juridiction connaît. Il appartient, toutefois, aux tribunaux de droit commun de fixer l'étendue des responsabilités respectives, en recherchant dans quelle proportion la faute de chacun des délinquants a pu contribuer au sinistre. — Le Perchey c. Couyère. — Caen, 20 février 1895, X, p. 770.

36. Belgique. — *Abordage. Jugement contre le capitaine. Exécution. Navire abordeur. Responsabilité exclusive. Exécution sur un autre navire.* — Le jugement, rendu en matière d'abordage contre un capitaine agissant en cette qualité, ne forme titre ni contre l'armement ni contre le capitaine personnellement ; il ne peut être exécuté que par le navire. C'est donc à tort que l'on poursuit l'exécution d'un jugement contre le capitaine sur un navire appartenant au même armement, mais qui n'est pas celui commandé par ledit capitaine. — Commercial Steamship Cy c. cap. Bergstrom. — Anvers, 16 août 1892, VIII, p. 587.

37. *Juge belge. Loi belge. Débiteur. Libération.* — S'agissant de l'exécution en Belgique d'une décision judiciaire rendue par le juge belge et conformément à la loi belge, le créancier doit accepter un mode de libération admis par la loi belge. — La Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation c. Société John Cockerill, et cap. Louis de Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

38. Brésil. — *Défaut de motifs. Nullité.* — Le juge doit, à peine de nullité, énoncer les motifs sur lesquels il se fonde pour rendre une décision. — L'Amphtrite c. Antonio Moreira Machado. — Sup. trib. de justice, 20 mars 1889, VI, p. 205.

39. Italie. — *Arrêt rendu en France. Renvoi aux motifs du jugement. Validité en France. Exéquatur en Italie. Nécessité.* — Un arrêt d'une cour française, qui, dans ses considérants, se réfère aux motifs du jugement de première instance, ne peut être tenu pour nul au sens de l'art. 141 du Code de procédure français, et les juges auxquels on en demande l'exéquatur ne pourraient le déclarer nul en vertu de l'art. 361 du Code de procédure italien, pour cette raison que les formes intrinsèques ou extrinsèques des actes et des jugements des autorités étrangères sont réglées et jugées d'après la loi du lieu où ils sont prononcés, et non par celles du Royaume (art. 10 des dispositions générales du Code civil). — Di Salvo c. Barrère. — Palerme, 4 août 1893, IX, p. 308.

40. *Art. 14 Code civil français. Jugements fondés sur cet article. Exéquatur.* — La disposition de l'article 14 (2e partie) du Code français, en matière de compétence, est contraire au droit public interne italien ; et, par suite, on doit refuser le caractère exécutoire aux jugements français prononcés sur le fondement de cet article. — Bollak Sarrazin c. Traversi; — Milan, 17 décembre 1889, V, p. 694. — Pirandello c. Espallac; — Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

41. *Art. 14 Code civil français. Droit italien. Incompatibilité. Prorogation de juridiction. Acceptation par les parties. Jugement rendu en France. Exéquatur en Italie. Nécessité.* — La juridiction exceptionnelle et privilégiée des tribunaux français, d'après l'article 14, 2e partie, du Code Napoléon, privant les citoyens italiens de leurs juges naturels, blesse le droit public du Royaume. Mais si, de leur propre mouvement, les citoyens italiens acceptent ou réclament, pour trancher leurs contestations privées, la juridiction des tribunaux français, le droit

public interne du Royaume n'en souffre aucune offense. La prorogation de juridiction, dans les matières où elle peut avoir lieu, qu'elle soit expresse ou tacite, est une faculté que les citoyens italiens peuvent exercer même devant les tribunaux étrangers et spécialement en France, parce que, en matière personnelle et commerciale, qui est toute d'intérêt privé, le législateur laisse pleine liberté aux particuliers de régler et de résoudre leurs contestations de la façon qu'ils jugent la plus convenable. En conséquence, les jugements prononcés par les tribunaux français, même en vertu d'un pouvoir de juridiction exceptionnelle et privilégiée (dont s'agit à l'article 14 du Code Napoléon), s'ils s'appuient sur une prorogation acceptée expressément ou tacitement par les citoyens italiens, émanent de juges compétents, et les magistrats auxquels on en demande l'exéquatur ne peuvent leur refuser le caractère exécutoire pour défaut de compétence. — Di Salvo c. Barrère. — Palerme, 4 août 1893, IX, p. 308.

42. *Art. 69 Code de procédure français. Citation aux Italiens par le procureur de la République. Jugement en France. Exéquatur en Italie. Nécessité.* — La citation faite aux citoyens italiens, aux termes de l'article 69 du Code de procédure français, correspondant à l'article 142 du Code de procédure italien, par l'intermédiaire du procureur de la République, est faite régulièrement, et les juges auxquels on demande l'exéquatur ne pourraient relever le défaut de citation et refuser l'exécution pour défaut de citation, alors surtout que les citoyens italiens, cités de cette façon, n'en ont souffert ni en première ni en seconde instance, devant les tribunaux français. — Di Salvo c. Barrère. — Ibid.

43. *Décisions étrangères. Authenticité. Force exécutoire.* — Les décisions étrangères ont force probante en Italie quand elles ont été rendues authentiques suivant les formes voulues. — Cie Valéry c. Cie Florio. — — Cass. Florence, 22 février 1886, II, p.730.

44. *Exéquatur. Examen du fond. Compétence.* — Dans les jugements d'exéquatur, l'examen du fond du procès est interdit, si ce n'est sur la question de compétence. — Pirandello c. Espallac. — Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

45. *Exéquatur. Compétence.* — Dans les jugements d'exéquatur, la Cour d'appel doit toujours rechercher avec soin si le juge qui a prononcé la sentence à exécuter était compétent, et ne pas se contenter d'examiner si cette compétence s'affirme dans les lettres rogatoires. — Bollack Sarassini c. Traversi.— Milan, 17 décembre 1889, V, p. 694.

46. *Exéquatur. Péremption.* — Dans un jugement d'exéquatur, on doit examiner si la décision à confirmer n'est pas périmée. — Pirandello c. Espallac. — Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

47. *Exéquatur. Péremption. Procès-verbal de carence. Citation à fin d'exéquatur.* — Le procès-verbal de carence des meubles, dressé en présence du procureur de la République, dans un pays où l'intimé n'a pas sa résidence et ne possède aucuns biens, ne peut empêcher la péremption dont s'agit à l'article 156 du Code de procédure français. Peut l'interrompre la citation par laquelle on demande un jugement d'exéquatur dans les six mois. — Pirandello c. Espallac. — Ibid.

48. *Exéquatur. Conditions intrinsèques. Défaut de motifs.* — Tout étranger est admis à faire une demande d'exéquatur devant les tribunaux italiens, sans qu'il soit obligé de produire aucun acte de lettre rogatoire. Dans les jugements d'exéquatur, les Cours n'ont pas à connaître des conditions par lesquelles une sentence sera matériellement exécutable ; elles connaissent seulement des conditions intrinsèques qu'elles supposent nécessaires pour leur exécution ultérieure. Elles doivent donc connaître du défaut de motifs et refuser l'exéquatur à une sentence qui a prononcé condamnation en se basant uniquement sur le défaut du défendeur. — Roselli c. Schulmann. — Cassation, Rome, 26 avril 1889, V, p. 396.

49. *Jugement par défaut. Exéquatur. Magistrat étranger. Examen du fond.* — On ne peut refuser l'effet exécutoire à un jugement par défaut, lorsque le magistrat étranger assure que la demande a été exami-

née, a paru juste et que, par suite, il y avait lieu d'y faire droit. — Pirandello c. Espallac. — Palerme, 4 avril 1893, IX, p. 288.

50. TUNISIE. — *Navire. Saisie. Vente. Jugement fixant jour et conditions. Opposition. Appel. Signification.* — Le jugement qui fixe le jour et les conditions de la vente d'un navire saisi n'est pas susceptible d'opposition. Mais ce jugement ne peut pas être exécuté sans avoir été signifié au débiteur, car il est susceptible d'appel. — Raboutet c. Malizia et Bongarts. — Tunis, 11 novembre 1892, VIII, p. 441.

51. TURQUIE.— *Ordonnance khédiviale. Effet rétroactif. Nullité en Turquie.* — On ne pourrait se prévaloir en Turquie d'une ordonnance khédiviale relevant les déchéances encourues par suite de l'état de guerre, rendue postérieurement à l'expiration des délais pour faire protêt et assigner en dommages-intérêts, alors même que l'ordonnance ferait remonter ses effets à une époque antérieure. — Société Ottomane de change et de valeurs c. Cies d'assurances. — Trib. marit. de Constantinople, 28 mai 1883, VII, p. 464.

Voir aussi : *Arrêt, Fret, Saisie, Vente.*

JURIDICTION.

1. ANGLETERRE. — Les tribunaux anglais sont incompétents sur une demande relative à un contrat d'affrètement passé à l'étranger et devant être exécuté à l'étranger, même si la compagnie de transport assignée a une agence en Angleterre. De plus si l'on assigne en Angleterre ce n'est pas le représentant de la compagnie qui doit être cité personnellement, mais la compagnie en sa personne. — Nietter c. Messageries Maritimes. — Haute Cour de justice, 9 juillet 1895, I, p. 245.

Voir aussi : *Prud'hommes.*

L

LAISSER POUR COMPTE.— Voir : *Vente coût, fret et assurance.*

LAMANEURS.

1. FRANCE. — *Convention privée. Décret d'ordre public. Visa du commissaire à l'inscription maritime. Nullité.* — Une convention privée ne peut point déroger à un décret d'ordre public réglementant le service d'un port, et toute partie contractante est fondée à demander la nullité d'une telle convention, alors même qu'elle serait revêtue du visa du commissaire à l'inscription maritime. — Merlin c. Crasette, Rees et Huysman. — Douai, 24 janvier 1889, V, p. 16.

2. *Arrêté du bureau de la marine. Absence de sanction du ministre. Tribunaux ordinaires. Compétence.* — La validité d'un arrêté pris par le bureau de la marine est soumise à la sanction du ministre de la marine. En l'absence de cette approbation, les tribunaux de droit commun n'ont pas à se dessaisir en faveur des tribunaux administratifs. La juridiction ordinaire doit passer outre et se déclarer compétente. — Merlin c. Crasette et Huysman. — Ibid.

Voir aussi : *Pilotage.*

LANCEMENT DE NAVIRE. — Voir : *Assurance maritime.*

LESTAGE.

1. ALLEMAGNE. — Lestage et délestage. Droits. Règles de Hambourg. — I, p. 685.

LETTRE DE CHANGE.

1. FRANCE. — *Cause « valeur en compte ». Cause « valeur pour ins-*

tallation de marchandises ». Portée différente. — La cause « valeur en compte des vapeurs *Trident* », mentionnée sur les traites émises par l'agent des « managers » d'une compagnie *Trident Line*, suffit à engager celle-ci, lorsque les prêteurs, en escomptant ces traites, ont fait confiance à la qualité du signataire et que l'acceptation des « managers » a confirmé l'indication de la cause qui s'y trouve contenue. Au contraire, la cause « valeur pour installation des marchandises *Trident* » n'est pas suffisante pour faire présumer que les traites ont été émises pour les besoins de l'exploitation de la *Trident Line* et, par suite, pour l'engager, dans le cas surtout où ces traites ont été tirées par les « managers » sur eux-mêmes et où les prêteurs n'ignoraient pas que ces représentants de la compagnie faisaient aussi des affaires indépendantes du « management » de ces navires. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, Richardson et autres. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

2. *Cause « valeur en marchandises ». Faillite du tireur. Emission pendant la période suspecte. Porteur. Provision spéciale.* — La simple mention « valeur en marchandises », apposée sur une traite, ne suffit pas à constituer, au profit du porteur, une affectation spéciale des marchandises représentées par cette traite, alors surtout qu'elle a été émise pendant la période suspecte de la faillite du tireur. En dehors d'une affectation formelle, telle que l'endossement des connaissements, les marchandises restent à la disposition du tireur et tombent dans la masse à partager entre les créanciers de sa faillite. — Banque de Commerce Hongroise de Pesth c. Lacharrière, Noirclerc et Cie et consorts. — Marseille, 26 février 1894, X, p. 446.

3. *Cause « valeur en marchandises ». Porteurs. Marchandises. Provision spéciale. Porteurs des connaissements. Endos irréguliers. Endosseur non propriétaire. Faillite du tiré. Porteurs de traites. Préférence.* — Les tiers porteurs de traites causées « valeur en marchandises », qui ont fait des avances sur ces marchandises, sont en droit de les considérer comme la provision spécialement affectée à leur paiement. Les autres tiers, auxquels les connaissements ont été postérieurement endossés, ne sauraient leur être préférés au cas de faillite du tiré, alors que les endossements ont été irréguliers faute d'indication de la valeur, qu'ils ont été accomplis en fraude des droits des porteurs de traites et qu'enfin ils ont été consentis par un simple détenteur qui n'était pas propriétaire des titres. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, Richardson et autres. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

4. *Marchandises vendues. Traites documentaires. Escompte. Factures majorées. Acceptation des traites. Obligation pour le souscripteur.* — Un banquier qui a escompté, sur factures, des traites documentaires représentant des marchandises vendues, et qui, en l'absence de fraude ou d'inexactitude manifeste, s'en est rapporté aux énonciations de ces factures, a le droit de réclamer au souscripteur de ces traites le montant intégral des factures afférentes, bien qu'elles aient été établies fictivement sur des prix supérieurs à la valeur réelle des marchandises. En conséquence, un banquier qui a remis une lettre de crédit autorisant un vendeur de marchandises à fournir sur lui, jusqu'à concurrence d'une certaine somme, en traites documentaires représentant un tant pour cent sur la valeur des marchandises, est tenu d'accepter les traites à lui présentées par le banquier qui les a escomptées sur la base de factures majorées et excédent ce tant pour cent. — Banque Impériale Ottomane, Comptoir National d'Escompte de Paris c. Sape et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 232.

5. *Porteur. Provision. Marchandise affectée au paiement. Tiré. Liquidation judiciaire. Existence de la provision en nature. Revendication.* — Le porteur d'une lettre de change, dont la provision consiste en une marchandise spécialement affectée au paiement de ladite lettre de change, a le droit de revendiquer la provision contre la liquidation judiciaire du tiré, quand la provision se retrouve encore en nature dans la liquidation au moment de la suspension. — Baring frères c. Ollivier et Cie et Liquidateurs. — Marseille, 28 décembre 1892, VIII, p. 374.

6. *Porteur. Provision. Marchandise. Prix réglé par un chèque. Tiré. Suspension. Porteur. Art. 575. Défaut de privilège.* — Mais ce droit de revendication n'existe plus, d'après l'article 575 du Code de commerce, quand le prix des marchandises formant la provision a été réglé en un chèque remis au tiré avant sa suspension, bien que ce chèque ait été créé postérieurement à la date fixée par le tribunal pour l'ouverture de la liquidation et encaissé par les liquidateurs après l'ouverture de la liquidation judiciaire. — Baring frères c. Ollivier et Cie et Liquidateurs. — Ibid.

7. *Porteurs. Provision. Faillite du tiré. Marchandises distinctes de son actif. Vente par tiers consignataire de justice. Privilège.* — Les porteurs de traites provisionnées peuvent exercer leur droit exclusif sur la marchandise, tant qu'elle ne s'est pas confondue dans l'actif du failli, et cette condition se trouve réalisée par la vente de la marchandise opérée par un tiers consignataire de justice. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, Richardson et autres. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

8. Italie. — *Addition frauduleuse. Preuve. Inscription de faux.* — Une addition arbitraire et frauduleuse à une écriture privée (par exemple à une lettre de change), faite par une partie à l'insu de l'autre, constitue un faux, et la preuve n'en peut être faite par témoignage ou par enquête, mais seulement par une véritable inscription de faux. — Figari c. Granet et Brown. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 636.

9. *Endossement en blanc. Porteur. Action. Régularisation.* — Le porteur de la lettre de change n'est pas tenu de remplir l'endossement en blanc avant d'exercer l'action née de la lettre de change. — Figari c. Granet et Brown. — Ibid.

10. *Provisions de bord. Acceptation par le capitaine. Armateur. Responsabilité.* — Pour que l'acceptation d'une lettre de change par le capitaine pour provisions de bord oblige l'armateur à son paiement, il n'est pas nécessaire que la signature du capitaine exprime sa qualité, mais il suffit que de la teneur du titre il résulte qu'il ne s'agit pas d'une dette à lui personnelle. — Figari c. Granet et Brown. — Ibid.

11. *Provisions de bord. Acceptation par le capitaine. Inutilité de l'emprunt. Armateur. Preuve.* — L'armateur ne peut, pour s'exonérer de l'obligation de payer une lettre de change acceptée par le capitaine pour provisions de bord, être admis à démontrer que les fonds que le capitaine avait étaient suffisants pour les besoins du navire. — Figari c. Granet et Brown. — Ibid.

Voir aussi : *Armateur, Capitaine, Connaissement, Navire.*

LETTRE MISSIVE. — Voir : *Protestation.*

LEX FORI. — Voir : *Abordage maritime, Etranger, Fin de non-recevoir.*

LIBRE PRATIQUE. — Voir : *Déchargement*

LICITATION. — Voir : *Armateur, Capitaine, Copropriétaire du navire, Navire.*

LIEUTENANT DE PORT. — Voir : *Jugement.*

LIQUIDATEUR. — Voir : *Société.*

LIQUIDATION. — Voir : *Société.*

LIQUIDATION JUDICIAIRE.

1. France. — *Affrètement à temps. Armateur. Droit de retirement. Exercice. Indemnité supplémentaire.* — Dans le cas d'affrètement d'un navire à temps, — par le contrat de charte-partie dit *time-charter,* — la clause réservant au fréteur ou armateur le droit de retirement dudit navire, à défaut de paiement par avance d'un seul mois de la location, ainsi exigible, doit recevoir ou continuer de recevoir son exécution, même à l'encontre de la liquidation judiciaire des affréteurs. — Christianum et cap. Waage c. Bossière. Savary fils et Touchard-Lallemand. — Hâvre, 21 avril 1891, VII, p. 149.

2. *Lettre de change. Porteur. Provision. Marchandise. Affectation spéciale. Tiré. Liquidation judiciaire. Existence de la provision en nature.*

Revendication. — Le porteur d'une lettre de change, dont la provision consiste en une marchandise spécialement affectée au paiement de ladite lettre de change, a le droit de revendiquer la provision contre la liquidation judiciaire du tiré, quand la provision se retrouve encore en nature dans la liquidation au moment de la suspension. — Baring frères c. Ollivier et Cie et liquidateurs. — Marseille, 28 décembre 1892, VII, p. 374.

3. *Lettre de change. Porteur. Provision. Marchandise. Affectation spéciale. Tiré. Liquidation judiciaire. Prix réglé en un chèque. Privilège.* — Mais ce droit de revendication n'existe plus d'après l'article 575 du Code de commerce, quand le prix des marchandises formant la provision a été réglé en un chèque remis au tiré avant sa suspension, bien que ce chèque ait été créé postérieurement à la date fixée par le tribunal pour l'ouverture de la liquidation et encaissé par les liquidateurs après l'ouverture de la liquidation judiciaire. — Baring frères c. Ollivier et Cie et liquidateurs. — Ibid.

4. *Maison de commerce. Faillite de la succursale. Influence de la liquidation.* — Le jugement qui prononce la liquidation judiciaire d'une maison de commerce ayant son siège social à Paris prononce en même temps celle de sa succursale, établie dans l'espèce à Valparaiso; et, si postérieurement la succursale de Valparaiso est mise en faillite, cette déclaration de faillite ne peut porter aucune atteinte au jugement de liquidation judiciaire, et le syndic nommé n'a aucune qualité légale pour intenter en France une action en revendication. — City Bank limited c. liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 4 juillet 1889, V, p. 363.

5. *Vendeur. Droit de rétention. Résiliation. Dommages-intérêts.* — La législation spéciale des faillites constitue un droit particulier auquel ne peuvent être appliquées les règles du droit commun, qui procèderaient d'un ordre d'idées autre que celui de la loi des faillites; dès lors, l'article 577 C. comm. n'accordant au vendeur sur les marchandises restant à livrer qu'un simple droit de rétention, ce vendeur ne saurait prétendre à davantage en invoquant l'article 1184 C. civil, c'est-à-dire au droit d'obtenir la résiliation du marché avec allocation de dommages-intérêts. — Schintz et Cie c. Morel et Cie. — Dunkerque, 23 août 1892, VIII, p. 532.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur.*

LITISPENDANCE.

1. France. — *Condition. Instances pendantes. Tribunaux.* — L'exception de litispendance n'est opposable que lorsqu'il s'agit d'instances pendantes devant deux tribunaux français. — Meyer et Cie c. Husser. — Dunkerque, 6 mai 1887, III, p. 41.

2. *Conditions. Objets et parties. Identité. Action en paiement du fret. Action en validité de saisie.* — L'action par laquelle le capitaine demande le paiement de son fret nonobstant une saisie-arrêt pratiquée par la manœuvre d'un copropriétaire et l'action en validité de cette saisie-arrêt sont distinctes. Et, comme ni l'objet ni les parties ne sont les mêmes dans les deux instances, il ne peut y avoir lieu à une exception de litispendance. — Cap. Reinertsen c. Carl Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Compétence, Fret, Garantie, Saisie.*

LIVRE DE BORD.

1. Autriche. — Ordonnance du ministre du commerce. — I, p. 560.

2. Belgique. — *Abordage maritime. Livre de bord régulier. Force probante.* — S'il n'est pas dénié que le livre de bord ne soit régulièrement tenu et n'ait été visé au greffe du tribunal de commerce le jour même de l'arrivée du navire, ni que ce livre, qui possède ainsi sa pleine force probante, ne relate la collision dans des termes identiques à ceux du rapport de mer fait le lendemain et vérifié le surlendemain, la nullité ou la tardiveté de ce rapport sont sans importance et les offres de preuve y relatives frustratoires. — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Bruxelles, 15 mai 1889, V, p. 263.

3. Italie. — *Journal général de comptabilité. Journal nautique. Déplacement. Règlement de compte entre le capitaine et l'armateur.* — Le

journal général de comptabilité, prescrit par l'article 500 du Code de commerce, forme partie du journal nautique : il doit rester constamment dans les archives du navire, et le capitaine n'a pas la faculté de le retenir et de le garder par devers lui, ni de l'emporter lorsqu'il abandonne le commandement de son navire. Dans les questions de règlement de comptes entre l'armateur et le capitaine congédié, l'armateur n'a pas le droit d'exiger du capitaine la production du journal général de comptabilité, à moins qu'il ne prouve que le capitaine l'a emporté. — Pardo c. Patrone.— Gênes, 30 novembre 1888, II, p. 583.

Voir aussi : *Affréteur, Avarie, Capitaine. Déchargement, Navire, Rapp rt de mer.*

LLOYD. — Voir : *Assurance maritime, Capitaine, Expertise,*

LOCUS REGIT ACTUM.

1. Allemagne. — *Navire. Gage acquis en Angleterre. Accomplissement des formes locales. Validité.* — Pour faire valoir en Allemagne un droit de gage dûment acquis en Angleterre, il suffit que les prescriptions de forme, exigées par la loi du lieu où il a été constitué, aient été accomplies. — Stumore et Cie c. James Laing. — Trib sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

2. Angleterre. — *Affrètement. Interprétation. Loi applicable. Loi du lieu de contrat.* — S'il s'agit non plus d'un principe général, mais d'interpréter le contrat d'affrètement et ses clauses, il faut appliquer seulement la loi du pays où ce contrat a été passé et signé. — Steel Brothers et Cie c. Schiff. — Cour supr. de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 90.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Assurance maritime, Capitaine, Charte-partie, Connaissement, Conflit de lois, Destinataire, Etranger, Fin de non-recevoir, Gage, Navire, Prêt à la grosse, Privilège.*

LOI ALLEMANDE.— Voir : *Abordage maritime, Armateur, Assistance maritime, Avarie, Capitaine, Etranger, Navire, Privilège, Remorquage.*

LOI AMÉRICAINE. — Voir : *Abordage maritime, Connaissement, Etranger, Quasi-délit.*

LOI ANGLAISE.

1. Angleterre.— *Naufrage en rivière. Abandon impossible.*— La loi anglaise n'autorise pas l'abandon du navire qui est coulé dans un fleuve. — The Arrow Shipping Co c. The Tyne Improvement Commissionners. — Chambre des Lords, 21 juin 1894, X, p. 460.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Affrètement, Affréteur, Armateur, Assistance maritime, Capitaine, Chargement, Charte-partie, Compétence, Connaissement, Etranger, Fin de non-recevoir, Fret, Gens de mer, Navire, Privilège.*

LOI BELGE. — Voir : *Abordage maritime. Capitaine, Compétence, Expertise, Jugement, Privilège, Sauvetage.*

LOI BRÉSILIENNE.— Voir : *Assurance maritime.*

LOI DANOISE. — Voir : *Compétence, Etranger. Sauvetage.*

LOI DE PENSYLVANIE. — Voir : *Commissionnaire de transport.*

LOI DES ÉTATS-UNIS. — Voir : *Armateur, Connaissement.*

LOI DU LIEU D'EXÉCUTION. — Voir : *Compétence, Conflit de lois, Connaissement, Etranger, Navire, Privilège, Sauvetage.*

LOI DU LIEU DU CONTRAT. — Voir : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Assistance maritime, Assurance maritime, Clause compromissoire, Compétence, Emigration, Etranger, Gens de mer, Fret, Prêt à la grosse, Surestaries.*

LOI DU LIEU DU SINISTRE. — Voir : *Abordage.*

LOI DU PAVILLON.

1. Loi du Pavillon applicable aux contestation sur les privilèges, l'hypothèque ou le nantissement. Loi du pavillon également applicable pour régler les différends entre les copropriétaires, les propriétaires et le capitaine, les propriétaires ou le capitaine et les gens de l'équipage. (Congrès international d'Anvers.) — I, p. 426.

2. ANGLETERRE. — *Capitaine. Obligations. Loi applicable.* — En principe, c'est la loi du pavillon seule qui doit servir à vérifier si le capitaine a fait tout ce qu'il devait faire. — Steel Brothers et Cie c. Schiff. — Cour suprême de judicature, 16 novembre 1893, X, p. 90.

Voir aussi : *Abandon, Abordage maritime, Affrètement, Affréteur, Capitaine, Commissionnaire de transports, Conflit de lois, Etranger, Navire, Privilège, Vente.*

LOI DU PORT DE RESTE. — Voir : *Avarie commune, Conflit de lois. Règlement d'avarie.*

LOI DU TRIBUNAL SAISI. — Voir : *Abordage maritime, Armateur, Conflit de lois, Connaissement, Etranger.*

LOI ESPAGNOLE. — Voir : *Abordage maritime, Assurance maritime, Affrètement, Capitaine, Compétence, Emigration, Fin de non recevoir, Intérêt, Navire.*

LOI FINLANDAISE. — Voir : *Capitaine, Connaissement.*

LOI FRANÇAISE. — Voir : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Compétence, Conflit de lois, Connaissement, Emigration, Etranger, Exequatur, Navire.*

LOI GRECQUE. — Voir : *Prêt à la grosse, Navire.*

LOI HOLLANDAISE. — Voir : *Abordage maritime, Assurance maritime, Gens de mer.*

LOI ITALIENNE. — Voir : *Affrètement, Assistance maritime, Capitaine, Etranger, Pilotage, Prêt à la grosse, Remorquage, Sauvetage.*

LOI NORVÉGIENNE. — Voir : *Affrètement, Surestaries, Vente.*

LOI PORTUGAISE. — Voir : *Affrètement.*

LOI TERRITORIALE. — Voir : *Etranger, Quasi-délit.*

LONG COURS. — Voir : *Brevet.*

M

MACHINE.

FRANCE. — Machines à vapeur. Régime de 1873. Modifications (Décret du 21 juillet 1887). — III, p. 254.

Voir aussi : *Armateur, Avarie particulière, Navire, Sauvetage.*

MADAGASCAR.

Loi approuvant le traité du 17 décembre 1885 conclu avec la France. — I, p. 672.

MAHONNE. — Voir : *Assurance maritime, Assureur.*

MAIRIE. — Voir : *Abordage, Déchargement, Exploit, Fin de non-recevoir, Port, Quai.*

MAÏS. — Voir : *Déchargement.*

MANAGEMENT. — Voir : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Connaissement.*

MANAGER.

1. France.— *Sens du mot en Angleterre. Pouvoir d'émettre des traites.* — Le « manager » d'une société est en Angleterre ce qu'est en France le directeur. Il a, en cette qualité, pouvoir d'émettre des chèques ou d'accepter des traites en paiement des dettes de la société. Par suite, les porteurs de ces traites ou chèques sont directement créanciers du « manager, » qui les a signés en cette qualité et indirectement de la compagnie de navigation que sa signature a engagée, sans distinguer, d'ailleurs, si les fonctions de « manager » étaient exercées par une personne dénommée ou par une personne morale, telle qu'une société. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Stalian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et G. Tweedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

2. *Agent des «managers». Endossement de traites tirées par eux. Irresponsabilité. Traites tirées par lui-même. Responsabilité.* — L'agent des « managers », qui s'est borné à endosser, en cette qualité, des traites tirées par eux, ne saurait en répondre personnellement, alors surtout que les porteurs l'ont mis hors de cause en négligeant de lui dénoncer les protêts et de le citer en justice dans les délais. Mais ces fins de non-recevoir ne peuvent être invoquées pour les traites que l'agent des « managers » a tiré sur eux et qu'ils ont acceptées, s'il ne justifie qu'il n'a pas eu provision. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Stalian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London, Richardson et Violle et G. Tweedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

3. Angleterre. — *Représentant des propriétaires. Tiers. Réparations aux navires. Traité avec les « managers». Action contre les armateurs.*— Les administrateurs (managers) d'un navire ont tout pouvoir pour représenter valablement les divers copropriétaires de ce navire à l'égard des tiers, en ce qui concerne les réparations utiles. A moins de convention expresse, les tiers, qui, pour ces réparations, traitent avec les administrateurs seuls, ne sont pas présumés avoir renoncé à leur action contre les copropriétaires du navire. — The Tyneside Engine Works C° c. The Share Steamship C°. — Haute Cour de justice, 6 et 17 avril 1894, X, p. 292.

MANDAT.

1. France. — *Pluralité de mandataires. Fautes distinctes. Absence de solidarité.* — Lorsque deux mandataires ont commis dans l'accomplissement de leur mandat une faute qui a occasionné un préjudice au mandant, et qu'il est constant qu'il y a eu, non pas faute unique, mais deux fautes distinctes, chacun ayant agi de son côté, il n'y a pas lieu de prononcer entre eux la solidarité, non pas à raison de la disposition de l'article du C. civ., inapplicable lorsqu'il y a eu faute des mandataires, mais parce que la solidarité de l'article 55 du C. pén. a lieu seulement quand la faute a été commune entre les auteurs du délit ou du quasi-délit. — Hansen c. Mutel, Alibert et Adam et Cie. — Douai, 7 juin 1894, X, p. 389.

2. *Appel en garantie. Mandataire. Fin de non-recevoir. Jugement. Omission de statuer. Requête civile.* — Les mots « chef de demande », employés dans le paragraphe 5 de l'article 480 du Code de procédure civile, ne signifient pas seulement la demande d'attribution d'un objet, d'une somme d'argent ou de dommages-intérêts, mais s'appliquent également à la demande de consécration de droits immatériels relatifs à la capacité des personnes. En conséquence, est susceptible d'être attaqué par la voie de la requête civile le jugement qui a omis de statuer sur la demande d'une partie, qui, appelée en garantie dans une action en justice, a opposé une fin de non-recevoir tirée de sa qualité de mandataire. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893, X, p. 233.

3. *Mandataire. Exécution inexacte des instructions reçues. Honoraires. Remboursement d'amende.* — Le mandataire qui, chargé de recevoir une marchandise et de la réexpédier, avec certaines instructions nettement indiquées, exécute mal son mandat et n'accomplit pas les prescriptions qui

lui ont été données, ne peut s'adresser à son mandant, soit pour lui réclamer des honoraires, soit pour lui demander le remboursement des sommes (en l'espèce une amende imposée par la douane) qu'il n'aurait pas déboursées s'il avait agi régulièrement. — Mourer c. cap. Stacey, Pierce Becker et Hardi, Hollander et Ce, et Cie hâvraise péninsulaire. — Rouen, 24 novembre 1886, II, p. 420.

4. *Consignataire de la cargaison. Vérification des marchandises. Remise au destinataire.* — Le consignataire de la cargaison a le mandat de recevoir les marchandises spécifiées aux connaissements et de les expédier aux destinataires. Par suite, il encourt une responsabilité personnelle, s'il ne vérifie pas avec soin les marchandises et les reçoit sans protestation, s'il les laisse perdre par négligence après le déchargement ou de façon à être détournées de leur destination véritable au profit d'autres destinataires. — Langstaff, Ehrenberg et Pollak c. Bégué, Noé et de Broca et Chevillotte frères. — Rennes, 13 janvier 1893, IX, p. 478.

5. *Commissionnaire chargé de recevoir une cargaison et de la réexpédier. Mandataire. Manquant. Irresponsabilité.* — La compagnie de transports qui se charge de prendre livraison d'une marchandise au port de débarquement et d'en effectuer la réexpédition, agit, dans l'opération de prise de livraison, non comme transporteur, mais comme un mandataire ordinaire. En conséquence, cette compagnie ne saurait être tenue, même par voie de garantie, d'effectuer la livraison d'un manquant constaté sur la marchandise reçue. Elle est seulement passible de la réparation du préjudice résultant de sa faute ou de sa négligence et elle est responsable de l'inaccomplissement des formalités prescrites par les articles 435 et 436 du C. de com. — Domergue et Gabian c. Barthélemy Pappa et Cie et autres — Seine, 16 avril 1887, III, p. 37.

6. *Surestaries. Mandataire de l'affréteur. Reconnaissance.* — Lorsque le mandataire de l'affréteur a reconnu sur les connaissements qu'il y avait lieu d'accorder un demi-jour de surestaries au capitaine, l'affréteur ne saurait se soustraire à l'exécution de cette obligation. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 15 avril 1887, III, p. 43.

7. *Connaissement à ordre. Absence d'endossement. Simple mandat.* — L'absence d'endossement sur un connaissement à ordre a pour effet d'empêcher le transfert de la propriété des marchandises portées à ce connaissement à celui qui en est porteur. Mais le porteur d'un tel connaissement doit être considéré comme étant le mandataire des vendeurs, lorsqu'il est muni d'instructions émanant de ces derniers. Il peut donc à bon droit s'engager à livrer les marchandises à l'acheteur. — Dewulf-Cailleret c. Vancauwenberghe et Denoyelle et Stevenson et Cie. — Dunkerque, 8 mai 1888, IV, p. 153.

8. *Assurance maritime. Mandataire. Faute. Préjudice aux assurés.* — C'est avec raison qu'une cour d'appel, quand elle constate que le défaut de déclaration dans le délai prescrit a eu pour cause la négligence d'un tiers qui, après la signature de la police, s'était chargé envers les assurés de l'accomplissement des formalités devant être ultérieurement remplies, condamne ce tiers à réparer le préjudice occasionné par sa faute aux assurés qui ont encore la déchéance pour n'avoir pas fait, en temps utile, la déclaration dont ils étaient tenus. — Lamotte c. Caillol et Saint-Pierre. — Cassation, 20 juillet 1886, II, p. 138.

9. *Armateur. Mandataires. Règlement d'avaries communes. Négligence.* — Le propriétaire d'un navire, qui a chargé des mandataires de faire régler des avaries avec mission spéciale de surveiller la procédure à suivre pour arriver au règlement, est fondé à agir en dommages-intérêts contre ses mandataires lorsque la procédure a été si négligemment suivie par eux, que l'action du propriétaire s'est vue écartée par une fin de non-recevoir tirée de l'article 435 du C. de com. pour n'avoir pas été introduite dans les délais prévus par cet article. En pareil cas, le propriétaire a droit, non seulement à la somme qu'il a perdue par la faute de ses mandataires, mais encore aux intérêts de ladite somme à dater du jour où la demande en paiement des avaries aurait dû être introduite par

eux, puisque la condamnation prononcée eût remonté à ce jour et eût été productrice d'intérêts. — Hansen c. Mutel, Alibert, Adam et Cie. — Douai, 7 juin 1894, X, p. 389.

10. Belgique. — *Contrat de transport. Capitaine. Mandataire de l'armateur.* — Le capitaine qui s'est engagé à transporter les marchandises chargées, s'engage, à défaut de stipulations contraires, comme mandataire de son armement, et non comme mandataire de l'affréteur. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. cap. Longwill et Pry. — Anvers, 12 juillet 1892, VIII, p. 121.

11. *Abordage maritime. Capitaine. Faute. Armateur. Responsabilité. Fondement. Exclusion de l'idée du mandat.* — La connaissance de la faute ayant donné lieu à un abordage entraîne la proclamation de la responsabilité et l'obligation de réparer le dommage, mais n'exclut pas de recourir, pour acquitter cette obligation, aux moyens de libération admis par la loi. Il ne peut s'agir, en cette matière, d'appliquer les règles du mandat, mais bien de la responsabilité civile résultant, soit de l'incapacité du préposé, soit de la possession de la chose qui cause le dommage. — La Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation, c. Société John Cockerill et Cap. de Weerdt; — Anvers, 27 juillet 1892, VIII. p. 131.

12. Danemark. — *Capitaine. Autorisation de livrer la marchandise. Portée limitée.* — Le capitaine qui est autorisé par le propriétaire de la cargaison à la livrer au destinataire, à en faire le compte et à en recevoir le prix, n'a pas cependant le droit de consentir pour son mandant à ce que le destinataire retienne une partie du prix d'achat, sous le prétexte qu'il a droit à une sûreté pour une quantité qui, selon son dire, n'aurait point été livrée. — Davidsson c. Galle et Rosenberg. — Soog-Handelsret, 12 juin 1884, II, p. 354.

13. Italie. — *Mandataire légalement constitué. Demande en saisie conservatoire. Inutilité.* — Le mandataire légalement constitué n'a pas besoin, pour demander une saisie conservatoire, dans l'intérêt d'un de ses clients, de produire son mandat. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Faillite Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, X, p. 353.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Affréteur, Agent, Armateur, Assurance maritime, Capitaine, Commission, Commissionnaire, Commissionnaire de transports, Connaissement, Courtier maritime, Douane, Expertise, Manager, Navire, Représentant, Société, Vente.*

MANIFESTE. — Voir : *Affréteur, Arrimage, Capitaine, Chargeur, Compétence, Courtier maritime, Déchargement, Docks, Douane, Espagne, Grèce, Italie, Marchandise, Mexique, Navire, Surestaries, Turquie.*

MANQUANT. — Voir : *Affrètement, Armateur, Avarie commune, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissement, Consignataire de la cargaison, Consignataire du navire, Courtier maritime, Déchargement, Destinataire, Fin de non-recevoir, Fret.*

MARINE.

CHAPITRE I

Législation.

1. France. — Yachts. Chalands Navires de commerce. Petite pêche. Permis de circulation et de navigation. Feuilles d'armement. Rôles d'équipage. Timbre. Bateaux non-pontés. Exemption. (Circulaire du 13 mai 1885.) — I, p. 281.

2. Agents. Domaine public maritime. Contraventions. Droit de verbaliser. (Circulaire du 12 décembre 1885.) — II, p. 227.

3. Commissaires de l'inscription maritime. Infractions aux dispositions du rôle d'équipage. Contraventions en matière de pêche ou de bornage. Droit de poursuite directe. (Circulaire du 19 février 1886.) — II, p. 231.

4. Situation des officiers de la marine commandant des navires de commerce. (Décret du 2 juin 1886.) — II, p. 111.

5 Officier de la marine. Décès. Apposition des scellés. (Décret du 31 décembre 1886.) — II, p. 754.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

6. FRANCE. — *Salaires des gens de mer. Droit de les recevoir.* — L'Administration de la Marine est investie du droit de recevoir les salaires dus aux gens de mer.— Marine c. Famin. — Boulogne-sur-Mer, 9 novembre 1886, II, p. 674.

7. *Sommes déposées à la caisse des gens de mer. Demande en remboursement. Tribunaux administratifs. Incompétence.* — Si les demandes des particuliers, tendant à rendre l'Etat débiteur, sont de la compétence des tribunaux administratifs, il n'en est pas ainsi d'une demande contre l'Administration de la Marine tendant à obtenir le remboursement de sommes déposées à la caisse des gens de mer, pour le compte d'un marin, et représentant des salaires et des frais d'hôpital contestés. Les tribunaux consulaires sont compétents pour connaître d'une telle demande qui n'intéresse en rien l'Etat. — Administration de la Marine c. Morel et Duchauffoux. — Nantes, 2 décembre 1885. — II, p. 432.

8. ETATS-UNIS. — *Contrats de la marine. Engagement de l'Etat. Conditions.* — Pour engager le trésor des Etats-Unis, les contrats du département de la marine (Navy) doivent être faits par écrit et signés par les parties. La signature de *memoranda* (préliminaires) ne suffit pas. — South Boston Iron Company c. Etats-Unis. — Cour supr. des Etats-Unis, 19 avril 1886, II, p. 189.

Voir aussi : *Armateur, Domaine public maritime, Douane, France, Gens de mer.*

MAROC.

1. Régime du cabotage pour le transport du blé et de l'orge. — V, p. 153.
2. Marine marchande. Améliorations dans les ports de la Côte Occidentale. — VI, p. 366.
3. Régime douanier des produits français. — VIII, p. 196.
4. Tarif des droits sanitaires dans les ports du Maroc. — VIII, p. 630.

MARQUES.

1. ALLEMAGNE. — Marques relatives à la qualité. Même dimension que les marques principales. Règles de Hambourg. — I, p. 278.
2. PÉROU. — Marque extérieure des colis. Décret du gouvernement péruvien. — I, p. 562.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Armateur, Capitaine, Connaissement.*

MARSEILLE. — Voir : *Port.*

MATELOT. — Voir : *Accident, Armateur.*

MATIÈRES EXPLOSIBLES. — Voir : *Affrètement, Avarie, Capitaine, Force majeure.*

MÉCANICIEN. — Voir : *Accident, Armateur, Déchargement, Gens de mer, Navire.*

MÉDECIN.

1. FRANCE. — *Accident à bord. Envoi des remèdes par l'infirmier. Absence de faute.* — Le médecin du bord, qui est alité au moment où un accident se produit, ne commet aucune faute en remettant au lendemain la réduction d'une fracture, s'il envoie immédiatement auprès du malade l'infirmier auquel il a prescrit les remèdes nécessaires. — Fischer c. Cie Transatlantique et Leclerc. — Hâvre, 5 décembre 1889, V, p. 628.

Voir aussi : *Armateur, Cabotage, Capitaine, Compagnie Transatlantique, Epidémie, Gens de mer, Port.*

MÉLANGE. — Voir : *Arrimage, Avance, Capitaine, Chargement, Déchargement, Expertise, Preuve.*

MER BALTIQUE. — Voir : *Gens de mer.*

MERCHANT SHIPPING ACT. — Voir : *Etranger, Navire.*

MER NOIRE. — Voir : *Gens de mer.*

MER TERRITORIALE.

1. PAYS-BAS. — *Clause de transport «entre tous les ports, lieux, fleu-*

ves, canaux, mers, etc., dans les Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne ». — L'assurance du transport, « entre tous les ports, lieux, fleuves, canaux, mers, etc., dans les Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, » comprend le transport par les parties de la mer qui font partie desdits Etats, c'est-à-dire jusqu'à une distance d'une lieue géographique de la côte. — H. v. d. Berg c. la Badische Schiffahrt Assecuranz Gesellschaft. — Rotterdam, 9 février 1889, V, p. 397.

MESURAGE. — Voir : *Affrètement, Connaissement, Fret, Usage, Vente.*

MESURE. — Voir : *Capitaine, Connaissement, Fret.*

MESURES CONSERVATOIRES. — Voir : *Compétence, Destinataire, Douane, Espagne, Expertise, Navire, Saisie, Vente coût, fret et assurance.*

MESURES DISCIPLINAIRES. — Voir : *Commission des naufrages.*

MESURES ÉTRANGÈRES.

1. FRANCE. — Quarter. Evaluation. (Rouen et Dunkerque). — II, p. 640.

2. *Tonne. Charte-partie anglaise. Frais d'arrimage.* — Quand une charte-partie faite en Angleterre, mais qui reçoit son exécution en France, stipule que les frais d'arrimage seront remboursés par le capitaine au chargeur à raison de 1 fr. 25 par tonne, il faut entendre par tonne le poids de mille kilogrammes, et non pas celui de 1.015 kilog., usité en Angleterre. De plus, l'arrimage se paie sur le poids embarqué, et non sur le poids délivré à l'arrivée. C'est du moins l'usage de la place de Bordeaux. — Pelletier c. cap. Martin. — Bordeaux, 19 avril 1888, IV, p. 299.

3. *Chetwert. Définition.* — Le chetwert est une mesure de capacité russe qui doit être évaluée à 210 litres et qui équivaut, en poids moyen de maïs, à 10 pouds d'Odessa à 16.250 grammes chacun. — Carpentier c. Bourdon. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 670.

4. *Standard anglais. Equivalent en tonnes.* — Le standard anglais, réduit en mesure française, équivaut à deux tonnes. — Cyp. Fabre c. Smith et Cie, Fischer et Cie, Alexander et Carr. — Marseille, 10 février 1890, V, p. 664.

5. *Quarter impérial anglais. Usages du Hâvre, Dunkerque, Anvers, Rouen et Bordeaux.* — Lorsqu'il y a lieu, pour le règlement d'un fret, de convertir le « quarter impérial », mesure anglaise de capacité, en hectolitres, mesure française, le quarter doit être compté à raison de 290 litres 781/1000es, ce qui correspond à sa capacité mathématique réelle. L'usage, qui existait au Hâvre depuis 1868, de le compter pour 288 litres seulement, doit être considéré comme abrogé. Il doit en être ainsi surtout lorsque le pesage de la cargaison se fait au 1/2 kilog., et non au kilog. L'usage de compter le quarter pour 288 litres a cessé également d'exister dans les ports d'Anvers, de Dunkerque, Rouen et Bordeaux. — Jackson Brothers et Cie c. Lecat et Matissart. — Hâvre, 28 janvier 1888, III, p. 701.

6. *Quarter impérial anglais. Usage de Marseille.* — D'après l'usage de la place de Marseille, le quarter impérial anglais équivaut à 2 hectolitres 88. — Cap. Bruce c. Dreyfus fils et Cie. — Marseille, 2 février 1889, V, p. 239.

7. *Quarter impérial anglais. Usage d'Alger.* — Le quarter impérial anglais doit se régler, sur la place d'Alger, à raison de 290 litres 78 centil., et non à raison de 288 litres 88 centil. — Cap. Hutchinson c. Brissonnet. — Alger, 10 octobre 1887, III, p. 603.

8. BELGIQUE. — *Standard de Saint-Pétersbourg. Mesure anglaise.* — Lorsque le connaissement stipule que le fret doit se payer par standard de Saint-Pétersbourg de 165 pieds cubes, mesure anglaise, le métrage doit se faire en réduisant en mesure anglaise les constatations faites d'après les mesures métriques. — Cap. Olsen c. Jacomain. — Anvers, 20 septembre 1887, III, p. 346.

Voir aussi : *Fret.*

MESURES SANITAIRES.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Maladies pestilentielles exotiques. Règlement du comité d'hygiène publique. Observation à bord (Circulaire du 24 avril 1886). — II, p. 234.

2. Brésil. — Réorganisation sanitaire au Brésil (Décret du 3 février 1886). — II, p. 380.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

3. France. — *Capitaine. Port évité. Armateur. Ratification. Clause d'exonération.* — Le capitaine ne peut, pour se soustraire à des mesures sanitaires, éviter de toucher à un port où il s'est engagé à déposer des marchandises. L'armateur qui a ratifié, sur ce point, les actes du capitaine ou tout au moins qui en a tiré profit, doit être déclaré responsable du préjudice causé au destinataire, malgré la clause qui l'exonère des fautes du capitaine. — British India Steam ship Navig. Co c. Homsy et Cie des Messageries Maritimes. — Cassation, 2 juin 1886, II, p. 132.

4. *Port de destination. Interdiction d'entrée. Escale en des ports infectés.*— Le capitaine qui n'a pas été admis à débarquer la marchandise au port de destination est en faute, quand cette interdiction a pour cause des mesures sanitaires sous le coup desquelles il s'est volontairement placé en touchant à des ports réputés infectés, au regard du port de destination. En conséquence, il doit rembourser au réclamateur tous les frais et fret supplémentaires que la marchandise a dû supporter pour parvenir à destination. — Delory c. Cie Cunard. — Hâvre, 13 avril 1880, II, p. 31.

5. *Quarantaine imposée. Avarie particulière.* — La quarantaine imposée à un navire par l'autorité sanitaire ne constitue qu'un événement de navigation et ne renferme pas les caractères essentiels de l'avarie grosse. En conséquence, les dépenses que cet événement impose à l'armement ne doivent être supportées que par lui seul. — Chargeurs Réunis c. Auvray et Helck. — Hâvre, 5 novembre 1889, V, p. 496.

6. Allemagne. — *Débarquement non opéré pour éviter une quarantaine. Dommages-intérêts.* — Lorsque, pour éviter une quarantaine, le capitaine n'a pas débarqué la marchandise au port de destination, il n'y a pas lieu de considérer cette marchandise comme perdue et de condamner le capitaine à en rembourser la valeur ; les destinataires ne peuvent obtenir, en pareil cas, que des dommages-intérêts. — Zizold, Colmans et Cie c. Cie Cosmos. — Oberlandg. de Hambourg, 12 novembre 1887, III, p. 740.

Voir aussi : *Affrètement, Avarie particulière, Capitaine, Chargement, Charte-partie, Navire, Ordonnance, Quarantaine.*

MEXIQUE.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx.) — IV, p. 618.

2. Traité de commerce et de navigation avec la Suède et la Norwège (15 décembre 1885, — III, p. 793.

3. Rectifications et additions dans les manifestes. Possibilité. Conditions. (Décret du 20 octobre 1887.) — III, p. 793.

4. Droit d'importation (Décret du 24 juillet 1888). — IV, p. 380.

5. Douane. Droit additionnel de 2 0/0 sur les marchandises à l'importation (Décret du 30 novembre 1888). — IV, p. 614.

6. Factures consulaires. — IX, p. 109.

7. France. — *Douanes. Absence de facture consulaire. Double droit. Défaut de mention au manifeste.* — Aux termes des art. 54 et 107 de l'ordonnance générale des douanes mexicaines, le fait seul de l'absence de facture consulaire ou la présence à bord d'une marchandise qui ne figure pas au manifeste rend cette marchandise passible du double droit. — Bach c. cap. Bourge. — Hâvre, 20 avril 1891, VII, p. 30.

MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. — Voir : *Conseil d'Etat.*

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Voir : *Conseil d'Etat.*

MISE EN DEMEURE. — Voir : *Affrètement, Affréteur, Chargement, Charte-partie, Déchargement, Connaissement, Fin de non-recevoir, Fret, Surestaries, Vente à livrer.*

MONACO.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 618.

MORTGAGE.

1. Angleterre. — Merchant Shipping Act de 1854 — I, p. 562.
2. Belgique. — *Privilège. Ordre public. Loi territoriale.* — Le créancier *mortgagiste* (sur un navire anglais), qui a, d'après le droit anglais, le pouvoir absolu de disposer du navire, ne devient pas cependant propriétaire du navire, même s'il a mis son propre capitaine à bord, après avoir congédié le capitaine nommé par l'armateur. Il n'a qu'un droit de privilège. Ce privilège, quoique valablement constitué en Angleterre, ne doit pas être respecté en Belgique ; il est contraire à l'ordre public d'admettre un privilège que le législateur belge n'a pas lui-même créé ou qu'il n'a pas expressément autorisé. — Hatfield c. Harper. — Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

Voir : *Assurance maritime, Fret, Gage, Navire, Privilège.*

MOUILLAGE.

1. Belgique. — *Recherche d'un mouillage. Feux de route. Possibilité de direction.* — Le fait de chercher un mouillage n'empêche point un steamer, qui exhibe ses feux de route, de marcher et de se diriger. — Cap. Grant c. cap. Simpson. — Bruxelles, 26 décembre 1893, IX, p. 750.

Voir aussi : *Abordage maritime, Capitaine.*

MOUILLURE. — Voir : *Armateur, Connaissement, Consignataire du navire, Déchargement.*

N

NANTISSEMENT.

1. France.— *Connaissement. Duplicatas destinés à remplacer les primatas. Liquidation judiciaire. Absence de privilège.* — Une maison de banque, qui a fait des avances et qui a accepté de négocier des traites simples sans exiger la remise des documents qui représentent les marchandises, ne peut pas, au cas où le tiré tombe en liquidation judiciaire, exercer la revendication du vendeur impayé. Elle ne peut pas davantage prétendre à un privilège comme bénéficiaire d'un nantissement, alors qu'elle n'a entre les mains que des duplicatas de connaissements destinés à remplacer les primatas en cas de perte et à elle remis à tort par le syndic de la faillite prononcée par le tribunal du lieu de la succursale. — City Bank Limited et Joints c. Liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 17 juillet 1889, p. 364.

Voir aussi : *Gage.*

NATIONALITÉ. — Voir : *Hypothèque maritime, Navire.*

NAUFRAGE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Espagne. — Principes du Code de commerce. — V, p. 324.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. France. — *Commission des naufrages. Capitaine. Absence de faute.* — Aucune faute ne saurait être reprochée au capitaine qui n'a encouru aucun blâme devant la Commis-

sion des naufrages. — Cie Gén. Transatlantique c. Massé. — Montpellier, 2 décembre 1890, VI, p. 528.

3. *Autorités administratives. Avis. Force probante.* — L'avis des diverses autorités administratives n'est pas suffisant pour établir formellement devant la justice un cas de force majeure ou de vice propre. — Cie Gén. Transatlantique c. Massé. — Ibid.

4. *Sauvetage. Echouement. Indemnité proportionnelle.* — Aux termes de l'ordonnance sur la marine de 1681 (art 27, livre IV, titre IX), le sauveteur d'un bâtiment naufragé n'a droit au tiers de la valeur dudit bâtiment que dans le cas où le sauvetage a été opéré en pleine mer. Le sauvetage d'un navire échoué sur les côtes ne peut réclamer qu'une simple indemnité, proportionnelle à la peine prise et au service rendu. — Azerol c. Mangariol. — Alger, 22 novembre 1890, VI, p. 538.

5. *Navire trouvé en pleine mer. Inventeur. Défaut de déclaration. Intention frauduleuse. Présomption.* — Un navire naufragé, abandonné même en pleine mer par son équipage, ne peut être considéré comme *res nullius*; l'inventeur n'en est qu'un dépositaire, tenu par la loi de faire sa déclaration de sauvetage dans les vingt-quatre heures qui suivent son arrivée au port. Le défaut de déclaration crée contre l'inventenr une présomption légale d'intention frauduleuse d'appropriation ; mais la preuve de cette intention frauduleuse peut résulter également des circonstances de la cause, notamment de ce fait, qu'à son arrivée au port, le sauveteur a cherché à vendre les objets qu'il a sauvés. — Lemaire c. Ministère public. — Douai, 2 février 1891, VIII, p. 646.

6. *Naufrage avant l'arrivée à destination. Gens de mer. Cessation des salaires. Clause de rapatriement.* — A moins de convention contraire clairement exprimée, les salaires des gens de mer engagés au voyage ou au mois cessent de courir à partir du jour du naufrage. On ne peut voir une dérogation à cette règle dans une clause de l'engagement d'après laquelle, l'équipage s'engageant à conduire le navire à un lieu déterminé, l'armement s'oblige, le voyage terminé, à rapatrier les hommes et à payer leurs salaires jusqu'à leur arrivée en France. Dans ces termes, la convention prévoit seulement le cas où l'obligation de l'équipage est accomplie par l'arrivée du navire à destination, et non le cas où l'exécution en est empêchée par le naufrage. — Marine c. Oriolle. — Nantes, 8 novembre 1892, VIII, p. 91.

7. ITALIE. — *Capitaine. Acquittement par le juge pénal. Action civile. Non-lieu.* — La décision pénale, qui, sans dénier la réalité du fait qui lui est déféré, ni la part qu'y a prise le prévenu, l'exonère cependant de toute culpabilité pénale, rend irrecevable l'action civile intentée à l'effet d'obtenir réparation des dommages causés par le fait lui-même. Ainsi, lorsque le juge pénal décide que le naufrage d'un navire n'est pas imputable au capitaine, qu'il est survenu dans des circonstances qui excluent tout dol, toute faute de sa part, qu'il ajoute que ce naufrage s'est produit malgré ses précautions et ses efforts pour sauver le navire, le propriétaire de celui-ci et ses assureurs ne peuvent intenter aucune action en responsabilité civile contre ce même capitaine. — Maramo c. Le Phénix. — Cassation, Palerme, 23 juin 1891, VII, p. 458.

Voir aussi : *Affréteur, Armateur, Assurance maritime, Congrès de Washington, Fret, Gens de mer, Navire.*

NAVIGATION.

CHAPITRE I

Législation.

1. FRANCE. — Canal de Suez. Circulaire et note sur les certificats. — I, p. 197.

2. Navigation de plaisance en France. Armement. Droit de pêche. — I, p. 441.

3. Traité du 9 avril 1885 entre la France et l'Autriche-Hongrie. — I, p. 455.

4. Convention relative au commerce et à la navigation au Congo. — II, p. 94.

5. Eaux maritimes. Eaux fluviales. Distinction (Circulaire du 16 décembre 1885). — II, p. 228.

6. Surtaxes pour la navigation des navires italiens sur les côtes de Fran-

ce et d'Algérie (Décret du 17 juillet 1886). — II, p. 236.

7. Règlement de la navigation sur la Loire maritime (Décret du 7 octobre 1889). — V, p. 702.

8. Appareils à vapeur des bateaux naviguant dans les eaux maritimes (Décret du 1er février 1893). — VIII, p. 474.

9. Primes à la navigation (Circulaire du directeur général des douanes, relative à la loi sur la marine marchande). — IX, p. 342.

10. Convention entre la France et le Paraguay. — IX, p. 656.

11. Décret fixant les taxes à percevoir sur les paquebots à vapeur faisant escale sur les côtes de France. — X, p. 372.

12. Belgique. — Règlement général des voies navigables administrées par l'Etat (1er mai 1889). — V, p. 312.

13. Chine. — Règlement pour la navigation du port de Tchong-King (Convention du 31 mars 1890). — VI, p. 605.

14. Espagne. — Traité de navigation entre l'Espagne et l'Angleterre 26 avril 1886. — II, p. 240.

15. Etats-Unis. — Obstacles. Moyen de les signaler et de les éviter (Congrès de Washington). — VII, p. 205.

16. Loi du 13 février 1893. — VIII, p. 632.

17. Grèce. — Traité de commerce et de navigation avec l'empire allemand, du 9 juillet 1884. — I, p. 209.

18. Italie. — Côtes d'Italie. Navires français. Bénéfices. Privation. Surtaxes (Circulaire du 14 juillet 1886). — II, p. 241.

19. Maroc. — Marine marchande. Amélioration dans les ports de la Côte occidentale. — VI, p. 366.

20. Pays-Bas. — Droits et obligations. Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 231.

21. Portugal. — Droits de chargement. — VII, p. 111.

22. Roumanie. — Règlement applicable au Bas-Danube. — VII, p. 629.

23. Russie. — Patentes pour la navigation sous pavillon russe. Principes du Code maritime. — X, p. 383.

24. Droit de naviguer. Principes du Code maritime. — X, p. 528.

25. Navires de commerce. Défense mutuelle. Principes du Code maritime. — X, p. 696.

26. Piraterie. Droit de défense. Principes du Code maritime. — X, p. 697.

27. Suède et Norvège. — Traité de commerce et de navigation entre les royaumes de Suède et de Norvège et le Portugal. — I, p. 456.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

28. France. — *Cabotage et long-cours. Voyage de Boston à Saint-Pierre.* — La distinction entre le long-cours et le petit cabotage n'est pas déterminée par la nature du navire, mais par la longueur du trajet. Spécialement, ne doit pas être considéré comme excédant la longueur d'un voyage au petit cabotage le parcours de Boston à Saint-Pierre de Miquelon. — O'Sheelan et Cie c. Veuve Gautier. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 19.

29. *Décret du 19 mars 1852. Rôle d'équipage. Application à toute navigation. Martinique.* — Le décret du 19 mars 1852, qui impose l'obligation du rôle d'équipage à tous bâtiments exerçant une navigation maritime, est applicable dans son entier à la Martinique où il a été promulgué, et la généralité de son article 1er le rend applicable sans distinction à toutes les embarcations de quelque espèce qu'elles soient. — Proc. gén. Martinique c. Dormoy. — Cassation, 20 octobre 1893, IX, p. 456.

30. *Décret du 19 mars 1852. Rôle d'équipage. Bornage. Application.* — L'article 3 du décret du 19 mars 1852, qui prononce une pénalité pour infraction à la règle du rôle d'équipage qui concerne la navigation au cabotage, doit être interprété dans un sens large, et l'on doit faire rentrer dans ce terme toute navigation qui n'est ni au long-cours ni à la petite pêche. En conséquence, une pirogue armée au bornage, qui porte un rôle d'équipage périmé, tombe sous le coup de cet article, sans qu'il soit besoin d'examiner si le décret du 26 février 1862, qui assimile le bornage au cabotage, a été ou non légalement rendu. — Proc. gén. Martinique c. Dormoy. — Ibid.

31. *Rôle d'équipage. Présentation*

à toute réquisition. Contravention.— D'après l'art. 3 du décret du 19 mars 1852, les capitaines, maîtres ou patrons de navires doivent présenter leur rôle d'équipage à toute réquisition, et ils sont en faute s'ils apportent le moindre retard à cette exhibition.—Ministère public c. Dol.—Cassation 5 mars 1886, I, p. 584.

32. *Permis de navigation. Bateaux de pêche à voiles. Inapplication.* — L'obligation pour les bâteaux à vapeur d'être munis d'un permis de navigation, aux termes de l'art. 8 de la loi du 21 juillet 1856 et de l'ordonnance royale des 17 janvier, et 20 février 1846, n'est imposée qu'aux bateaux à vapeur et aux appareils de ces bateaux naviguant sur mer. Ces loi et ordonnance sont applicables aux bateaux de pêche à voiles, même munis d'un appareil à vapeur, s'il est établi que ces bateaux ne servent qu'à tendre et à relever les filets posés par les pêcheurs et qu'ils ne sont loués que pour faire cette manœuvre. — Proc. gén. de Rouen c. Levacher. — Cassation, 29 octobre 1885, I, p. 352.

33. *Bâtiments de plaisance. Rôle d'équipage. Permis de navigation.*— La tolérance accordée par le décret des 9 et 21 décembre 1873 aux bâtiments de plaisance, en ce qui concerne l'obligation du rôle d'équipage, n'existe que tout autant que l'embarcation est munie d'un permis de navigation. — Rouen, 2 juillet 1886 II, p. 497.

34. *Absence de gardien à bord. Conseil de préfecture. Défaut d'éclairage. Contravention de grande voirie.* — Le défaut de gardien à bord d'un bateau constitue une contravention qui peut tomber sous le coup de l'art. 471 du Code pénal ; mais, en l'absence d'entrave à la navigation ou de dommage, il ne constitue pas une contravention dont il appartienne au Conseil de préfecture de connaître. Le défaut d'éclairage d'un bateau constitue une contravention de grande voirie. Aucun texte de loi n'édicte de peine pour la répression de cette contravention. En conséquence, à défaut de constatation d'un dommage dont il doive ordonner la réparation, le Conseil de préfecture ne peut prononcer aucune condamnation contre le contrevenant. — Morillon, Corvol et Ce. — Cons. de Préfecture de la Seine 21 août 1887, I, p. 371.

35. *Navigation fluviale. Pilote à bord. Contravention. Armateur responsable.* — En admettant que, dans la navigation fluviale, après l'embarquement d'un pilote, le propriétaire des bateaux n'en ait plus la direction, il n'en reste pas moins responsable, au point de vue des stipulations de la police, des contraventions aux règlements, quand il a pu empêcher la contravention avant la mise en mouvement de ses bateaux. — Cie d'assurances générales maritimes c. Riot. — Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

36. *Droit de navigation. Inapplication à la navigation extérieure.* — La loi de 1880, qui a supprimé le droit de navigation proprement dit, grevant la navigation intérieure, a respecté l'impôt du dixième établi par la loi du 25 mars 1817, confirmant celle de vendémiaire, an VI, droit qui continue à être perçu sur les prix des transports à l'intérieur, qu'ils soient par terre ou par eau. Mais ce droit d'un dixième ne saurait être exigé pour une navigation extérieure, et une navigation devient extérieure dès qu'elle dépasse l'embouchure d'un fleuve et le domaine public maritime. — Contributions indirectes c. cap. Marin. — Rennes, 18 février 1886, I, p. 592.

37. *Droits de navigation. Absence de privilège.* — Les droit de pilotage, navigation et autres ne sont pas privilégiés sur le fret. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

38. *Droits d'attache. Commune. Concession ancienne par l'Etat. Loi du 5 avril 1884. Contrat. Interprétation. Compétence.* — Il n'y a pas lieu à interprétation, par l'autorité administrative, de l'ordonnance royale aux termes de laquelle les droits d'attache sur les quais ont été concédés *à perpétuité* à une ville, lorsque l'Etat, au moment où est intervenue ladite ordonnance, n'avait plus dans son patrimoine le droit litigieux et n'a pu, par suite, en faire, en vertu d'un contrat, l'objet d'un acte principal de délégation. L'art. 7 de la loi du 11 janvier, an VII, ayant seul concédé aux communes les droits de place et d'attache sur les rivières et ports sans distinction, en faisant figurer ces droits dans les recettes communales,

l'ordonnance royale qui, postérieurement, a permis à une ville, *à des conditions déterminées*, d'exercer le droit d'attache, n'a été qu'une simple autorisation et non une concession proprement dite ; et la loi du 5 avril 1884, dans ses art. 98 et 133, a eu pour effet d'abroger l'art. 7 de la loi de frimaire dans son application aux ports maritimes, lesquels sont désormais affranchis des droits d'attache envers les villes. — Rouen, 20 juillet 1885, I, p. 229.

39. *Navigation entre la France et l'Algérie. Droits de quai. Loi du 30 juillet 1872.* — La navigation entre l'Algérie et la France n'est pas, sous le rapport douanier, une navigation de cabotage ; et les droits de quai auxquels la douane soumet les navires venant de l'Algérie en France sont perçus à juste titre par application de la loi du 30 janvier 1872 (art. 6), et il n'y a pas lieu d'en ordonner la restitution. — Cie de navigation mixte c. Douane. — Marseille, 5 juillet 1890, VI, p. 181 ; Cassation, 9 juin 1891, VII, p. 11.

40. *Port de Marseille. Franchises. Abrogation.* — La loi du 16 décembre 1814 et les ordonnances des 20 février 1815 et 10 septembre 1817, qui affranchissent le port de Marseille de tous droits de navigation, à l'exception des taxes de francisation et de congé, ont été abrogées par la loi du 10 mai 1866 sur la marine marchande. — Cie de Navigation mixte c. Douane. — Ibid.

41. *Transport des voyageurs. Impôt du dixième. Navigation maritime. Inapplication.* — L'impôt du dixième du prix des places, auquel sont soumises toutes les voitures de terre faisant un service régulier d'une ville à une autre, pour le transport des voyageurs, ne doit atteindre que les entreprises qui ont pour objet de faire communiquer entre eux, par eau, les divers points des fleuves, rivières ou canaux, et ne peut être étendu aux communications entre deux ports de mer qui se font à l'aide d'une navigation par mer. Peu importe que le trajet entre les deux ports s'effectue dans une rade complètement distincte de la haute mer, c'est-à-dire dans les limites du domaine public, dès lors que la navigation s'effectue exclusivement par mer. — Administration des contributions indirectes c. Société de Batelage de Toulon. — Cassation, 29 mars 1890, VI, p. 641.

42. *Gros temps. Saison. Navigation normale.* — On ne peut pas considérer comme des conditions anormales de la navigation des gros temps qui sont la conséquence de la saison, alors que le rapport de mer ne constate ni cyclone ni tempête. — Cap. Beasley c. Bendit Limburger et autres. — Marseille, 29 avril 1891, VI, p. 695.

43. *Sortie d'un port. Signaux. Force majeure.* — La force majeure ne résulte que d'un événement indépendant de la volonté humaine, et que cette volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer ; par suite, on ne saurait envisager comme telle l'impossibilité où un marin peut s'être trouvé d'apercevoir de la place occupée par son bateau les signaux d'ouverture ou de fermeture du port, alors que l'heure de la marée, sa connaissance des règlements maritimes, son habitude du port devaient le rendre attentif à l'existence de ces signaux, et qu'il lui était facile de s'en assurer avant d'effectuer sa sortie. — Ministère public c. Lefebvre. — Cassation, 7 août 1890, VI, p. 245.

44. *Navigation fluviale. Abordage. Code de commerce. Dispositions spéciales. Inapplication.* — Les dispositions spéciales édictées par le Code de commerce en matière d'abordage maritime ne s'appliquent point à la navigation fluviale. La responsabilité des pertes et avaries, occasionnées par un abordage en cours de navigation sur fleuve ou rivière, est régie par les dispositions de droit commun des art. 1149 et 1382 du Code civil. Elle s'étend à tout le dommage éprouvé, sans distinction à faire entre la destruction du bateau et celle du chargement. Si la collision a eu pour cause une faute commune aux deux bateaux, cette communauté de faute a pour conséquence de faire partager la responsabilité par moitié entre les propriétaires de l'un et de l'autre. — Paris, 22 janvier 1885, I, p. 228.

45. *Abordage. Passe dangereuse. Péniche à allure lente. Feux réglementaires. Bateau rapide. Diminution de vitesse.* — Le patron d'une péniche qui s'est engagé, la nuit, dans une passe réputée dange-

reuse et sillonnée par des bateaux à allures rapides, ne saurait être par cela seul rendu responsable de l'accident à lui causé par l'abordage d'un de ces bateaux, lorsqu'il est constant qu'il avait allumé les feux, prescrits par le règlement de 1884 et, d'autre part, qu'il avait à son bord un pilote spécial. La responsabilité de cet accident doit incomber, au contraire, au bateau rapide dont le pilote, quoique ne voyant pas exactement la position de la péniche, n'a pas ralenti sa vitesse, ni stoppé, ni fait machine arrière ou recouru à toute autre manœuvre pour éviter le sinistre. Un bateau en marche, quelque lentement qu'il aille, ne constitue pas un obstacle à la navigation et ne doit, dès lors, signaler sa présence que par deux feux, rouge et blanc, placés à l'avant et à l'arrière, conformément au règlement de 1884. — Varet c. Cie des Bateaux-Omnibus. — Seine, 14 mars 1894, X, p. 55.

46. Angleterre. — *Droit de navigation. Calcul d'après le chargement. Obligation du navire. Acte du Parlement de 1891.* — Un droit de navigation, alors même qu'il est établi en prenant la cargaison pour base, doit être payé par le navire, alors même que la charte-partie stipulerait que la cargaison paierait tout droit lui incombant. Depuis l'Acte du Parlement du 8 août 1891, toute stipulation de cette nature est nulle en Angleterre. Mais cette loi n'a pas d'effet rétroactif. — Frechmann c. Horne et Cie. — Haute Cour de justice, 10 mai 1891, VIII, p. 384.

47. *Chenal. Navire entrant. Vitesse excessive. Remous. Avaries à un autre navire.* — Le navire qui, entrant dans un chenal ou une rivière avec une vitesse excessive, détermine un remous tel qu'un autre navire est arraché de son mouillage, est responsable de l'avarie qu'il a ainsi occasionnée. — Nurse c. Campbell. — Cour du Comté de Bristol, 14 janvier 1892, VII, p. 452.

48. Belgique. — *Règles de la navigation maritime. Navigation fluviale. Application par analogie. Loi du 21 août 1879. Affrètement total. Chargement d'autres marchandises. Fret. Bénéfice de l'affréteur.* — Si les règles édictées par la loi pour la navigation maritime proprement dite ne sont pas applicables, d'une façon absolue, à la navigation fluviale, il convient pourtant d'appliquer, par analogie, à cette dernière, celles qui ont leur source dans les principes mêmes du droit comme dans ceux de la raison. Telle est la disposition de l'article 72 de la loi du 21 août 1879 révisant le livre II du Code de commerce, qui porte : « Le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention ». Si le navire est loué en totalité, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur, quand même celui-ci ne lui donnerait pas toute sa charge. L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété. — Marcotty et Willems c. Ryckart. — Liège, 24 novembre 1893, X, p. 496.

49. *Travaux ordonnés par l'Etat. Pouvoir public. Irresponsabilité. Travaux à l'entreprise ou par des préposés directs. Responsabilité.* — L'Etat, considéré comme administrateur du domaine public, échappe à toute responsabilité lorsque, agissant comme pouvoir public, il règlemente la navigation, donne des ordres à cet effet aux bateliers, ordonne des travaux ou apporte dans l'intérêt général des changements au régime des eaux; mais il devient responsable lorsqu'il passe à l'exécution de travaux, soit par des ouvriers placés directement sous les ordres de ses employés, soit par l'intermédiaire d'un entrepreneur qui devient son préposé. Tel est le cas quand un bateau a subi des avaries qui ont eu pour cause une faute ou une négligence commise lors des travaux exécutés à un canal pour son entretien ou l'amélioration du régime des eaux, notamment en laissant au fond des pierres dangereuses. Aucune faute ne peut être reprochée au batelier s'il devait croire qu'il n'y avait aucun danger pour lui de continuer sa route. — Van Praet c. Etat Belge. — Bruxelles, 30 novembre 1894, X, p. 624.

50. *Eaux intérieures. Remorquage. Traîne. Direction par le remorqueur. Responsabilité.* — Même en admettant qu'il soit d'usage que, en matière de navigation intérieure, le commandement d'une traîne appartienne au

remorqué et que, par suite, le remorqueur ne soit jamais responsable des fautes commises par ses agents, il en est autrement lorsque la direction de la traîne a été confiée en tout ou en partie au remorqueur. — Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois c. Pellemans. — Bruxelles, 26 janvier 1894, IX, p. 762.

51. *Navigation dans l'Escaut. Courbe trop allongée.* — Le navire qui, pour remonter l'Escaut avec le courant du flux, décrit dans sa marche une courbe allongée l'exposant à une collision avec les bateaux amarrés vers la rive gauche, commet une faute grave. — Cap. Ghade c. cap. Strachan. — Bruxelles, 9 juillet 1890, VI, p. 316.

52. *Navigation dans l'Escaut. Abordage. Navires remontant. Arrêt de l'un d'eux. Rive réglementaire. Obligation de la laisser libre.* — Le capitaine d'un navire remontant l'Escaut, qui navigue à mi-thalweg dans une passe de 1.000 mètres, commet une faute en se rapprochant de la rive gauche, lorsque, au moment où il donnait ordre de mouiller, il apercevait à bonne distance, par le travers, un steamer remontant aussi la rivière ; ce dernier devant, en suivant sa rive réglementaire, passer entre celle-ci et l'autre navire qu'il avait aperçu à bâbord montrant ses feux de marche, l'autre bâtiment doit lui laisser le passage libre, stopper ou battre en arrière, tout au moins attendre, pour opérer un mouvement giratoire, que le navire soit passé. — Cap. Grant c. cap. Simpson. — Bruxelles, 29 décembre 1893, IX, p. 750.

53. *Banc de l'Escaut. Précautions spéciales. Règle.* — Le banc de l'Escaut intérieur, nommé « Dry Goten », étant sujet à des déplacements relativement considérables, constitue un danger permanent pour la navigation, et, la passe où il se trouve ne pouvant être abordée qu'avec des précautions spéciales, les bateaux doivent s'en tenir aussi éloignés que possible et ne pas chercher à le doubler à courte distance. — Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois c. Pellemans. — Bruxelles, 26 janvier 1894, IX, p. 762.

54. Echelles du Levant. — *Difficultés du port de Constantinople. Absence de force majeure.* — On ne saurait comprendre dans les cas de force majeure maritime les erreurs, les méprises, les accidents inséparables des dangers et des incertitudes de la navigation, telles que les difficultés du port de Constantinople, connues de tous les marins, non plus que les courants permanents, bien qu'irréguliers, qui y règnent et dont l'intensité et les directions varient suivant certaines influences. — Le *Nérissa* c. le *Dunaï* et compagnies d'assurances. — Trib. cons. de Constantinople, 27 juillet 1888, V, p. 271.

55. Egypte. — *Canal de Suez. Echouage.* — L'échouage d'un bâtiment dans le canal de Suez ne constitue pas un événement extraordinaire de nature à surprendre et à mettre en péril subit les navires qui suivent. — Cie Nationale de Navigation c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

56. *Canal de Suez. Ensablement du canal. Déviation.* — La Compagnie du canal de Suez ne peut être constituée en faute pour n'avoir pas prévu comme certains et inévitables la déviation et l'ensablement qui se sont produits momentanément et de n'avoir pas interdit, par suite, le passage d'un navire. — Cie Nationale de Navigation c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1891, VII, p. 340.

57. Etats-Unis. — *Basse-baie de New-York. Règlement international. Application.* — La navigation dans les eaux de la Basse-baie de New-York, puis de l'Océan, est soumise aux règles internationales de la Route de la mer. — Cour du District Sud de New-York, 3 juillet 1891, VII, p. 177.

58. *Impôt sur le transport. Navires allant dans des ports étrangers à un Etat. Taxe inconstitutionnelle.* — Le pouvoir de taxer les recettes brutes d'une compagnie, pour un transport fait en dehors des limites de l'Etat, étant une chose équivalente au fait de taxer l'industrie elle-même, le pouvoir de règlementer une pareille taxe est de la compétence exclusive du Congrès. — Philadelphie and Southern Mail Steamship C y c. Etat de Pensylvanie. — Cour sup. des Etats-Unis, 27 mai 1887, III, p. 227.

59. Italie. — *Surveillance des ports. Législation française. Grande voirie. Port de Nice. Arrêté préfectoral du 8 mai 1868.* — En France, la surveillance de la *grande* et *petite*

voirie est divisée entre le préfet et le maire, et la règlementation de l'entrée, de la sortie, du séjour des navires au port est une mesure qui regarde la *grande voirie* et constitue une attribution du préfet. L'arrêté du préfet des Alpes-Maritimes, du 8 mai 1868, qui, en fixant les délais pour le chargement et le déchargement des navires au port de Nice, établit que ces opérations, pour les navires de plus 1.200 et de moins de 500 tonneaux, doivent être accomplies dans le délai de dix jours, est une disposition d'un caractère réglementaire et administratif, qui ne concerne que la police intérieure du port et ne peut modifier les délais des staries commerciales, établis par les usages locaux, matière qui est toute de droit privé. — Société anonyme d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz c. Elena. — Gênes, 5 décembre 1893, IX, p. 775.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, France, Navire, Permis, Prime à la navigation, Starie, Surestaries*.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 44, 45, 52.
Algérie, 6, 39.
Allemagne 17.
Angleterre, 14.
Appareils à vapeur, 8.
Autriche-Hongrie, 3.
Avaries, 47.
Bas-Danube, 22.
Basse-baie de New-York, 57.
Bornage, 30.
Cabotage, 28.
Canal de Suez, 1, 55, 56.
Chenal, 47.
Commune, 38.
Compétence, 38.
Congo, 4.
Contravention, 31, 34, 35.
Courbe, 51.
Droits d'attache, 38.
Droits de chargement, 21.
Droits de navigation, 36, 37, 46.
Droits de quai, 39.
Eaux fluviales, 5, 50.
Eaux maritimes, 5, 8.
Echouement, 55.
Eclairage, 34.
Ensablement, 56.
Escaut, 51, 52, 53.
Espagne, 14.
Etat, 12, 38, 49.
Feux, 45.
France, 2, 3, 6, 10, 11, 39.
Franchise, 40.
Fret, 48.
Gardien, 34.
Grande voirie, 34, 59.
Grèce, 17.
Gros temps, 42.
Impôt, 58.
Impôt du dixième, 41.
Italie, 18.
Loire, 7.
Long cours, 28.
Navigation de plaisance, 2, 33.
Navigation fluviale, 35, 44, 48.
Norvège, 27.
Obstacles, 15.
Paraguay, 10.
Patente, 23.
Pêche, 2, 32.
Péniche, 45.
Permis de navigation, 32, 33.
Pilote, 35.
Piraterie, 26.
Port, 43, 59.
Port de Constantinople, 54.
Port de Marseille, 40.
Port de Nice, 59.
Port de Tchong-King, 13.
Ports du Maroc, 19.
Portugal, 27.
Prime, 9.
Privilège, 37.
Remorquage, 50.
Rôle d'équipage, 29 et s. 33.
Signaux, 43.
Suède, 27.
Surtaxes, 6, 18.
Taxes, 11, 58.
Traité, 3, 27.
Travaux, 49.
Voiliers, 32.
Voyageurs, 41.

NAVIGATION DE PLAISANCE.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Pêche avec tous engins permise aux navires de plaisance. Conditions (Circulaire ministérielle du 2 janvier 1888). — III, p. 458.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. FRANCE. — *Construction. Commercialité.* — L'individu non commerçant qui fait construire un navire de plaisance, même pour l'employer à la navigation, peut être considéré comme ne faisant pas acte de commerce et n'être pas, dès lors, justiciable du tribunal de commerce à l'occasion de cette construction. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon. — Hâvre, 19 mars 1888, IV, p. 156.

3. *Expédition maritime. Tribunal de commerce. Compétence.* — L'armateur d'un navire de plaisance, qui l'emploie à la navigation sur mer et qui est, par cela même, soumis aux lois et à l'inscription maritime, fait acte d'expédition maritime et est, dès lors, justiciable du tribunal de commerce pour tout ce qui est relatif à cette expédition, ainsi que pour les fournitures faites au navire. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon. — Ibid.

4. *Pêche. Arts traînants employés à moins de trois milles des côtes. Simple tolérance. Inapplication. Plaisanciers.* — La tolérance qui serait accordée par l'autorité maritime aux pêcheurs de profession, de pêcher aux arts traînants à une distance moindre de trois milles des côtes, ne saurait constituer un droit. Cette tolérance ne peut, dans tous les cas, s'étendre aux navires à vapeur armés en plaisance, bien qu'ils soient montés par des marins inscrits ; elle ne s'applique qu'aux bateaux de pêche proprement dits. — Ministère public c. G. et M. — Toulon, 4 octobre 1887, III, p. 456.

Voir aussi : *Navire, Pêche*.

NAVIGATION FLUVIALE. — Voir : *Abordage fluvial*, *Abordage maritime*, *Bateau*, *Navigation*.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Police de la circulation dans la partie maritime des fleuves (Circulaire du 20 février 1888). — IV, p. 490.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. FRANCE.— *Bâtiment de rivière. Art. 190. Application.* — La question de savoir si un navire doit être considéré comme bâtiment de mer ou bâtiment de rivière, et si, par suite, les dispotitions des art. 190 et suiv., établissant des privilèges avec droit de suite sur les navires et autres bâtiments de mer, lui sont ou non applicables, doit se résoudre d'après la destination du navire au moment de la construction. — Bossard et fils c. Fichet et Cie. — Rennes, 18 février 1887, II, p. 651; Cassation, 10 juillet 1888, IV, p. 131.

3. *Règlement de 1884. Articles applicables à l'abordage fluvial.* — On doit appliquer à la navigation fluviale l'art. 15 du règlement international de 1884, qui porte : « que si deux navires marchant à la vapeur courent l'un sur l'autre en faisant des routes directement opposées, ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord afin de laisser l'autre navire passer à bâbord ». On doit également appliquer à cette navigation l'art. 18 du même règlement, d'après lequel « tout navire à vapeur qui en approche un autre, au point de faire craindre un abordage, doit diminuer de vitesse ou stopper, et même marcher en arrière, si cela est nécessaire ». Mais on doit, au contraire, restreindre à la navigation maritime l'article 16 du règlement précité, aux termes duquel : « lorsque deux navires font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de cet autre navire ». — Jess c. Montrey.— Rouen, 24 février 1888, III, p. 696.

4. *Passagers. Prix des places. Ligne de Nantes à Saint-Nazaire.* — Les art. 68 et 69 de la loi du 9 vendémiaire, an IV, et les art. 112 et suivants de la loi du 25 mars 1817, qui ont établi et maintenu l'impôt du dixième sur les voitures de terre ou d'eau destinées au transport des voyageurs, sont applicables aux entreprises de transport par eau effectuées sur le parcours d'un fleuve, même à son embouchure maritime, sans distinction entre les transports qui s'exécutent dans des eaux ou entre des rives réputées maritimes et ceux qui se pratiquent sur des eaux et entre des rives purement fluviales, à la condition qu'il s'agisse d'une navigation intérieure, c'est-à-dire se pratiquant en dedans du territoire français. Les décrets rendus en vertu de l'art. 2 du décret-loi du 21 février 1852, pour déterminer « les limites de la mer... à l'embouchure des fleuves et des rivières », ont pour objet exclusif de fixer la délimitation respective du domaine public fluvial et du domaine public maritime, ainsi que de la propriété privée, et ne sauraient être considérés comme déterminant, au point de vue de la perception de l'impôt du dixième, les limites de la navigation extérieure ou intérieure. Spécialement, les bateaux à vapeur transportant des voyageurs sur la Loire, entre Nantes et Saint-Nazaire, ne sauraient être considérés comme accomplissant partiellement leur navigation à l'extérieur du territoire et « au moyen des flots de la mer libre », et exemptés, à ce titre, de l'impôt du dixième à raison de ce que, par l'effet du décret du 8 novembre 1854, portant délimitation du domaine public maritime à l'embouchure de la Loire, l'entrée du port de Saint-Nazaire et l'embarcadère des bateaux dont il s'agit se trouveraient placés dans les limites du domaine maritime. — Contributions indirectes c. Marin et Cie de navigation de la Basse-Loire. — Cassation, 11 février 1887, II, p. 643.

5. *Passagers. Prix des places. Impôt. Bateaux naviguant sur fleuve et en mer.* — L'impôt du dixième du prix des places pour le transport des voyageurs est dû par les navires qui circulent dans les embouchures des

fleuves. La navigation dans les embouchures est assujettie audit impôt, même si une partie du trajet s'opère dans des eaux classées comme eaux maritimes. — Contributions indirectes c. Marin et Cie de navigation de la Basse-Loire. — Angers, 26 janvier 1888, IV, p. 682.

6. *Privilège de l'art. 191. Assurances fluviales. Inapplication.* — Le privilège accordé par l'art. 191 du Code de commerce, § 10, aux primes d'assurance maritime, ne peut être étendu, par analogie, aux assurances fluviales. — Cie d'assurances générales maritimes c. faillite Turquet. — Seine, 5 juin 1886, II, p. 322.

7. *Remorquage en Loire. Caractère facultatif.* — Le remorquage en Loire est facultatif pour l'affréteur. En conséquence, le capitaine ne peut plus, sans le consentement du destinataire, grever la marchandise des deux tiers des frais de remorquage. — Délibération du trib. de comm. de Nantes, 12 août 1886, II, p. 639.

8. *Saône. Pilote obligatoire. Faute. Armateur irresponsable.* — Lorsque des bateaux naviguent sur la Saône, sous la direction d'un pilote commissionné, leur propriétaire ne saurait être déclaré responsable d'une faute commise par ce pilote, alors qu'il était obligé de lui confier la direction de ses bateaux soit par sa si-, tuation d'assuré, soit par les usages de la navigation. — Riot c. Cies d'assurances générales maritimes. — Lyon, 7 juillet 1886, II, p. 538.

9. *Usages de Rouen. Transport par péniches. Charbons. Pesage à quai par peseurs publics. Déficit.* — D'après les usages actuels de Rouen, les charbons de terre transportés par péniches sont pesés sur quai par des peseurs publics, et le poids constaté par ce mode de pesage est opposable au transporteur, alors surtout que celui-ci n'a pas exigé que le pesage se fît à bord de sa péniche. Ledit transporteur est donc responsable de la différence existant entre le poids constaté par les peseurs publics et le poids indiqué dans sa lettre de voiture et, par suite, il doit rembourser au destinataire la valeur de cette différence et supporter une déduction proportionnelle sur son fret. — Lescaut et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Rouen, 11 juillet 1887, III, p. 424.

10. *Usages de Rouen. Transports par péniches. Charbons. Pesage à terre par peseurs publics hors la présence du patron. Inefficacité.* — Lorsque la lettre de voiture stipule que le chargement et le déchargement se feront aux frais du destinataire, le pesage de la cargaison doit se faire à bord de la péniche. Si le pesage est fait sur le quai par des peseurs publics, mais arrière du patron de la péniche et sans qu'il soit prouvé que celui-ci ait donné son assentiment à ce mode de pesage, le pesage ainsi effectué ne lui est pas opposable et par suite, le destinataire ne peut le rendre responsable de la différence existant entre la quantité indiquée par le poids public et la quantité portée sur la lettre de voiture. — Lescaut et Bertin c. Mines de Vicoigne. — Ibid.

11. ALLEMAGNE. — *Règles maritimes. Irresponsabilité du fréteur pour le mauvais état caché du navire. Inapplication.* — L'article 60 du C. de comm., 2e alin., portant : « La perte ou la détérioration provenant d'un mauvais état du navire, que l'examen le plus minutieux ne pouvait faire découvrir, sont assimilées à celles produites par un événement de force majeure », constitue une exception pour le cas de transport maritime, et ne peut pas être étendu au transport par terre ou sur les fleuves et eaux intérieures. C'est l'art. 395 qui régit cette dernière hypothèse, et il n'adopte pas la même règle que l'art. 607. — Cap. Henry Klausse c. Robert Card. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462

12. *Abordage. Cours inférieur de l'Elbe. Ordonnance de 1880. Loi de 1885. Inapplication.* — Le cours inférieur de l'Elbe ne fait pas partie du domaine maritime. En conséquence, l'ordonnance du 7 février 1880, relative aux moyens de prévenir les abordages en mer, et la loi du 30 janvier 1885, relative au déchargement dans le port de Hambourg, ne sont pas applicables à la navigation sur cette partie du fleuve. — Lentz c. Kettenburg. — Landgericht de Hambourg, 6 février 1886, II, p. 455.

13. *Bateau de rivière. Déchargement. Usages de Hambourg.* — Suivant les usages de Hambourg, tout bateau de rivière a trois jours de sta-

ries pour le déchargement. Le capitaine du navire doit aviser le destinataire à une heure suffisante pour que celui-ci puisse être prêt à recevoir le lendemain matin. — Lentz c. Kettenburg. — Ibid.

14. Belgique. — *Fins de non-recevoir maritimes. Inapplication.* — Quand il n'y a pas eu abordage, mais heurt au quai et que les faits se sont passés entre bateaux faisant la navigation intérieure, les fins de non-recevoir des art. 232 et 233 de la loi maritime sont inapplicables. — Veirmeiren c. Union des Remorqueurs belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

15. *Abordage. Art. 232, 238 de la loi maritime. Fin de non-recevoir. Inapplication.* — Si, aux termes de l'art. 748 du C. de commerce hollandais, un voyage d'un bateau de la Hollande par les eaux intérieures peut être assimilé dans certains cas à un voyage maritime, ce bateau n'en est pas moins un bateau d'intérieur; et, dans ses rapports avec les tiers qui ne sont pas parties au contrat d'affrètement, il est soumis à la loi commune et non au droit maritime. La fin de non-recevoir des articles 232 et 238 de la loi maritime ne peut lui être opposée au cas de collision avec des bateaux d'intérieur. — Wietze Schnitema c. Hendrickx et Société anonyme de remorquage à hélice. — Anvers, 25 février 1888, IV, p. 88.

16. *Avarie. Mauvais état du bateau. Batelier. Clause d'exonération du coulage et du poids. Absence de fraude. Irresponsabilité.* — Ne peut être tenu, à raison du mauvais conditionnement des barils, ni à raison du mauvais état relatif de son bateau, le batelier qui a stipulé, lors de la convention d'affrètement, qu'il n'était responsable ni du coulage ni du poids, alors qu'il n'est pas établi ni même allégué qu'il ait dissimulé les défauts de son bateau. — Mertens c. Selb et Cie. — Bruxelles, 20 novembre 1887, III, p. 610.

17. *Arrimage par un préposé de l'affréteur. Batelier irresponsable.* — Lorsque les affréteurs ont choisi un arrimeur spécial, chargé de veiller au transbordement de la marchandise et de prendre, lors de son embarquement, toutes les mesures utiles pour en empêc'er la perte, le batelier ne peut être tenu des vices de l'arrimage, bien qu'il ait le droit de surveiller et de diriger celui-ci au point de vue de la sécurité de son bateau et de la conservation des autres marchandises qui pouvaient s'y trouver embarquées. — Mertens c. Selb et Cie. — Ibid.

18. *Avaries. Force majeure non-prouvée. Vice propre du bateau. Mode de chargement défectueux. Batelier. Responsabilité.* — L'accident lui-même peut suffire à fournir la preuve que le bateau est infecté d'un vice ou défaut qui a occasionné le préjudice, si l'expertise n'a révélé aucun indice qui puisse faire supposer que l'accident est dû à une cause fortuite. Est en faute et responsable du dommage le fréteur qui a autorisé un mode de chargement que son bateau ne pouvait supporter, surtout s'il savait que celui-ci avait été longtemps à vide et qu'il l'avait vu faire eau dès le commencement du chargement. — Lamot c. Ziesmer et Cie. — Bruxelles, 16 novembre 1887, III, p. 613.

19. *Voie d'eau. Avaries. Expertise. Transbordement.* — Le batelier qui, dans le cours d'un voyage, s'aperçoit que les marchandises qu'il a à son bord s'avarient par suite d'une voie d'eau qui s'est déclarée dans son navire, a le devoir, s'il veut échapper à toute responsabilité de ce chef, de provoquer immédiatement une expertise, établissant que la voie d'eau est due à un événement de force majeure et non à une fausse manœuvre. Il n'est pas fondé à réclamer une indemnité ou récompense quelconque pour avoir aidé à transborder les marchandises s'avariant. Il n'a fait qu'exécuter une obligation que la loi lui impose. — Doncker c. Rypens. — Anvers, 8 mai 1884, II, p. 349.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Affrètement, Armateur, Assurance fluviale, Commissionnaire de transports, Fin de non-recevoir, Navigation, Remorquage.*

NAVIRE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Désignation et Marques (Congrès de Washington). — VII, p. 197.

2. Marque de charge à laquelle

les navires peuvent être restreints, s'ils sont chargés (Congrès de Washington). — VII, p. 197.

3. Navigabilité. Détermination. Règles (Congrès de Washington). — VII, p. 196.

4. Navire de mer. Solution adoptée par le Congrès de Bruxelles. — IV, p. 370.

5. Propriétaire. Obligation. Responsabilité. Congrès international d'Anvers. — I, p. 427.

6. Propriétaire. Responsabilité. Solution adoptée par le Congrès de Bruxelles. — IV, p. 372.

7. Règles d'York et d'Anvers. Avarie commune. Réparations temporairaires ; — VI, p. 347.— Echouement. Allègement. Frais ; — VI, p. 341. — Renflouement. Avaries aux machines ; — Ibid.

8. France. — Arrimage à bord des navires de commerce. Décret du 1er décembre 1893. — IX, p. 658.

9. Avitaillement des navires. Pétrole et résidus de pétrole (Circulaire du 24 juillet 1894). — X, p. 134.

10. Construction. Navires livrés à l'Etat dans un port autre que celui de leur construction. Pièces qui doivent être à bord pendant la traversée (Circulaire du 24 septembre 1886). — III, p. 244.

11. Construction. Carénage et démolition des navires (arrêté préf. du 7 janvier 1890). — VI, p. 103.

12. Construction. Primes. Bâtiments de mer (Lettre du directeur général des douanes). — III, p. 389.

13. Construction. Surprime de navigation. Arrêté du ministre de la marine. — IX, p. 420.

14. Copropriété. Hypothèque. Exposé des motifs de la loi nouvelle. — I, p. 215.

15. Droit à percevoir au port de Boulogne-sur-mer (décret du 9 juillet 1889). — V. p. 309.

16. Francisation. Règle à suivre. Navires qui peuvent l'obtenir (Lettre du directeur général des douanes).— III, p. 389.

17. Immatriculation. Bureau de douane (Circulaire du 24 février 1888). — IV, p. 492.

18. Interdiction du contrat hypothécaire en cours du voyage et de la vente à l'étranger du navire hypothéqué. Loi nouvelle. — I, p. 285.

19. Intérêt en matière de prêt hypothécaire. Exposé des motifs, loi nouvelle. — I, p. 289.

20. Jaugeage. Déduction (Décret du 21 juillet 1887). — III, p. 487.

21. Jaugeage. Service des douanes. Instruction (Circulaire du 16 août 1887). — II, p. 511.

22. Machines à vapeur. Modifications au régime de 1873 (Décret du 21 juillet 1887). — III, p. 254.

23. Mécaniciens des navires à vapeur (Arrêté du 2 février 1893). — VIII, p. 489.

24. Mouvement et Stationnement des navires dans le port de Nantes. Chargement et déchargement. Lestage et délestage. Précautions à prendre contre l'incendie (Arrêté préf. du 7 janvier 1890).— VI, p. 103.

25. Naufrages et événements de mer. Statistique. Etats spéciaux (Circulaire du 15 novembre 1887). — IV, p. 486.

26. Navigation dans les eaux maritimes. Appareils à vapeur (Décret du 1er février 1893). — VIII, p. 474.

27. Navires affectés au service du télégraphe. Ingénieurs pouvant y embarquer sans contrôle. Inutilité de présenter l'acte de francisation et le congé lors de la délivrance des rôles. Marins embarqués sur ces navires dispensés en principe de la revue à l'inscription maritime. Signature des rôles d'équipage par l'ingénieur chef. Poursuite spéciale en cas de contravention (Circulaire du 13 juillet 1886). — II, p. 496.

28. Navires chargés de la pose des câbles. Exemption de droits quai. Décision ministérielle. — I, p. 286.

29. Navires de commerce. Conditions d'admission à leur commandement. — IX, p. 367.

30. Paquebots-poste. Convention franco-anglaise (11 avril 1891).— VII, p. 212.

31. Réquisition. Circulaire du 29 juin 1885. — I, p. 436.

32. Tonnage brut des navires (Décret du 31 janvier 1893). — VIII, p. 473.

33. Vente. Loi nouvelle applicable aux colonies (Décret du 16 août 1887). — III, p. 255.

34. Vente sur saisie et après surenchère. Exposé des motifs. Loi nouvelle. — I, p. 220.

35. Allemagne.— Déchargement

des navires. Délais. Brême (Loi du 12 mai 1883). — II, p. 252.
36. Délais de déchargement dans le port de Hambourg. — I, p. 84.
37. Mise en gage du navire. Principes. Formalités. Hambourg (Loi du 29 avril 1885). — II, p. 248.
38. Marchandises délivrées au navire pendant qu'il est à quai, considérées comme mises à bord. Règles de Hambourg. — I, p. 279.
39. Navires à vapeur. Liberté de faire escale, de naviguer sans pilote, de dévier de sa route pour sauver la vie et la propriété. Port de refuge. Transbordement des marchandises sur d'autres navires. Règles de Hambourg. — I, p. 278.
40. Vaisseaux marchands. Navires qui n'appartiennent pas à cette classe. Droit de porter le pavillon allemand. — Loi du 15 avril 1885, I, p. 212.
41. Quarantaine. Blocus ou autre circonstance empêchant d'atteindre le port de destination. Capitaine. Déchargement dans le dépôt ou port le plus voisin. Règles de Hambourg. — I, p 279.
42. ANGLETERRE. — Navire. Certificats d'hypothèque et de vente. Merchant Shipping Act de 1854. — I, p. 564.
43. CANADA. — Actes concernant les navires et les chargements. (Décret, 1888). — IV, p. 17.
44. CHINE. — Hong-Kong. Règlementation du travail à bord des navires. — VII, p. 218.
45. Code de commerce espagnol. Principes. — II, p. 760-766.
46. Copropriétaire. Nouveau Code de com. espagnol. — III, p. 399.
47. Navires ou vapeurs long-courriers transportant des passagers. Règlement. (Circ. royale du 8 janvier 1890). — V, p. 591.
48. Paquebots-poste. Manifeste. Mentions. (Décret du 4 octobre 1887). — III, p. 508.
49. Visite périodique des navires. Décret. Modification.— V, p. 153.
50. ETATS-UNIS. — Abordages. Loi du 13 février 1893. — VIII, p. 632.
51. Navires à vapeur. Franchise pour les modèles importés par certaines compagnies. Circulaire. — I, p. 210.
52. GRÈCE. — Livret. Loi grecque. — I, p. 316.
53. ITALIE. — Navires en général. Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 87.
54. Navires. Questions posées au Congrès maritime de Gênes. — VII, p. 381.
55. Privilèges. Enumération. Principes du Code de commerce. — II, p. 123.
56. Saisie. Gage. Vente judiciaire. Principes du Code de commerce. — II, p. 127, 253, 381, 503.
57. NORVÈGE. — Jaugeage des navires. Décret. — II, p. 795.
58. PAYS-BAS. — Navires en général. Principes du Code de commerce néerlandais. — VIII, p. 231.
59. Navires et bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures. Principes du Code de commerce. — X, p. 141.
60. Louage de navires. Principes du Code de commerce. — VIII, p. 502.
61. PÉROU. — Propriété et nationalité. (Décret du 9 novembre 1888). — IV, p. 615.
62. PORTUGAL. — Jaugeage des navires au Portugal. Base. (Circ. portugaise, 12 octobre 1887). — III, p. 793.
63. Navires en général. Principes du Code de commerce. — V, p. 595.
64. ROUMANIE. — Echouements. Mesures prises par la commission européenne du Danube pour les prévenir. — VII, p. 492.
65. RUSSIE. — Achat et vente des navires de commerce. Principes du Code de commerce maritime russe.— X, p. 523.
66. Association pour la construction, l'achat et l'entretien des navires. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 526.
67. Construction, gréement et vérification des navires de mer de commerce. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 375.
68. Documents des navires. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 529.
69. Inscription des navires sur les listes de bâtiments. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 383.
70. Jaugeage des navires de commerce. Principes du Code de commerce maritime russe. — X. p. 380.
71. Navires de commerce. Protection par la marine de guerre. Princi-

pes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 695.

72. Navires de guerre. Avaries causées aux ou par les navires de commerce. Règlement. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 718.

73. SUÈDE. — Code maritime suédois. Principes. — VII, p. 221.

74. — TUNISIE. — Droits locaux pour l'accostage des appontements et des quais. (Décret, 25 août 1888). — IV, p. 497.

75. Patente des navires tunisiens à destination d'un port étranger. (Décret, 15 juillet 1888). — IV, p. 496.

CHAPITRE II

Doctrine.

76. FRANCE. — Arrimage des navires de commerce. — IX, p. 646.

77. Consignataire. Rôle (M. Masson). — VII, p. 93.

78. Construction à forfait. Nature juridique de ce contrat (M. Baudouin). VI, p. 217.

79. Copropriété. Caractère (M. de Valroger). — II, p. 490.

80. Saisie (M. Vidal-Naquet). — II, p. 7, 744, 746, 747, 748, 751 ; — III, p. 368, 375, 377, 384, 494, 496, 504, 653 ; — IV, p. 428, 501, 505, 647, 651, 652, 771, 774, 779, 782, 787.

81. ALLEMAGNE. — De la saisissabilité et de l'insaisissabilité des navires (Dr Max Mitelstein). — IX, p. 91 et 648 ; X, p. 364.

82. BELGIQUE. — Feux des navires autres que ceux de route (R. de Rickere). — IX, p. 789.

83. Loi qui régit les navires. Registres. Inscription de l'acte de propriété. Acte de nationalité. Mentions. Acte d'hypothèque. Inscriptions provisoires conservatoires. Changement de nationalité (M. Jacobs). — I, p. 661.

84. Propriétaires. Obligations. Responsabilité (M. Jacobs). — I, p. 662.

85. DANEMARK. — Acquisition, vente, échange, donation des navires. Formalités (M. Beauchet). — II, p. 358.

86. NORVÈGE. — Part de navire. Cession. Principes. Droit de préemption des copropriétaires (M. Beauchet). — III, p. 645.

87. Part de navire. Minimum de valeur (M. Beauchet). — III, p. 645.

CHAPITRE III

Jurisprudence.

88. FRANCE. — *Bâtiment de mer. Définition. Remorqueur. Abandon.* — La faculté d'abandon, accordée aux propriétaires de navires par l'article 216 du Code de commerce, doit être appliquée aux bâtiments de mer qui ont un armement et un équipage qui leur sont propres, font un service spécial et sont employés à une industrie particulière, sans qu'il y ait à se préoccuper de la nature du commerce auxquels ils sont affectés. Un remorqueur qui réunit ces conditions peut donc faire l'objet d'un abandon valable. — Veuve Schœffer c. cap. Hubert et Cie des Abeilles, cap. Laurent et Cie Gén. Transatlantique. — Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

89. *Bâtiment de mer. Chaland. Echouement. Etat. Dépenses d'extraction. Abandon impossible.* — L'article 216 du Code de commerce, en vertu duquel le propriétaire d'un navire échoué ou qui a causé des avaries aux ouvrages d'un port peut se libérer envers l'Etat de toute dépense d'extraction et de tous dommages-intérêts par l'abandon du navire et du fret, ne saurait être appliqué au propriétaire d'un chaland affecté au transport de boues extraites à la drague et échoué dans un port. — Serrure c. Etat. — Cons. d'Etat, 22 janvier 1892, IX, p. 459.

90. *Bâtiment de mer. Condition. Chaland.* — Pour qu'un bâtiment puisse être qualifié navire ou bâtiment de mer et soit, à ce titre, susceptible d'être grevé de privilèges ou d'hypothèques, aux termes de l'article 1091 du Code de commerce, il ne suffit pas que l'intention du constructeur ait été l'objet d'un acte de francisation, mais il faut encore que, par sa forme et ses dimensions, il soit réellement apte à naviguer en mer, soit qu'il trouve en lui-même sa force de propulsion, soit qu'il la reçoive d'un navire étranger. Spécialement, un chaland n'est pas toujours susceptible de recevoir cette appellation de « bâtiment de mer ». — Fichet c. faillite Gauthier. — Rennes, 12 avril 1894, X, p. 175.

91. *Bâtiment de mer ou de rivière.*

Destination. — La question de savoir si un navire doit être considéré comme bâtiment de mer ou bâtiment de rivière, et si, par suite, les dispositions des art. 190 et suiv., établissant des privilèges avec droit de suite sur les navires ou autres bâtiments de mer, lui sont ou non applicables, doit se résoudre d'après la destination du navire au moment de la construction. —Fichet c. Bossard. — Cassation, 10 juillet 1888, IV, p. 131.

92. *Bâtiment de pêche. Patron. Commerçant. Faillite.* — Les bâtiments armés pour la pêche sont des bâtiments de commerce ; dès lors, le patron d'un bateau de pêche, se livrant habituellement à l'exercice de la pêche, est commerçant et, comme tel, peut être déclaré en faillite, s'il est en état de cessation de paiements. — Grandinot c. Toutain et Faillite Toutain. — Caen, 24 février 1892, VIII, p. 40.

93. *Rôle d'équipage. Plaisanciers. Obligation.* — Le rôle d'équipage est imposé à tous les bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime et même aux bateaux de plaisance qui ne sont pas munis d'un permis de navigation. — Rouen, 2 juillet 1886, II, p. 497.

94. *Rôle d'équipage. Martinique. Décret du 19 mars 1852. Application à tous les navires.* — Le décret du 19 mars 1852, qui impose l'obligation du rôle d'équipage à tous bâtiments exerçant une navigation maritime, est applicable dans son entier à la Martinique où il a été promulgué, et la généralité de son article 1er le rend applicable sans distinction à toutes les embarcations de quelque espèce qu'elles soient.—Proc. Gén. Martinique c. Dormoy. — Cassation, 20 octobre 1893, IX, p. 456.

95. *Navire de plaisance. Construction. Défaut de commercialité.* — L'individu non commerçant qui fait construire un navire de plaisance, même pour l'employer à la navigation, peut être considéré comme ne faisant pas acte de commerce et n'être pas, dès lors, justiciable du tribunal de commerce à l'occasion de cette construction. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon. — Hâvre, 19 mars 1888, IV, p. 156.

96. *Navire de plaisance. Expédition maritime. Tribunal de commerce.* — L'armateur d'un navire de plaisance qui l'emploie à la navigation sur mer et qui est, par cela même, soumis aux lois et à l'inscription maritimes, fait acte d'expédition maritime et est, dès lors, justiciable du tribunal de commerce pour tout ce qui est relatif à cette expédition, ainsi que pour les fournitures faites au navire. — Jouffroy d'Abbans c. Bougon.— Hâvre, 19 mars 1888, IV, p. 156.

97. *Construction. Garantie. Limite stipulée. Validité.* — Lorsqu'un contrat intervenu pour la construction d'un navire contient la clause suivante : « Le constructeur garantit le bon fonctionnement des machines fournies pendant un délai de trois mois ; toutefois, cette garantie se limite au remplacement des pièces brisées ou détériorées par suite de défauts reconnus dans les matériaux employés ou dans leur mise en œuvre », un arrêt ne peut, par cela seul qu'une avarie s'est produite dans les machines avant l'expiration du délai convenu pour la garantie, décider que les parties se sont retrouvées placées sous l'empire du droit commun, et étendre la responsabilité du constructeur au-delà des termes prévus dans le contrat. En refusant ainsi, d'une manière absolue à la clause litigieuse, tout effet de limitation de garantie, sans même chercher à l'interpréter, l'arrêt méconnaît la force légale de la convention des parties, et viole l'art. 1134 du C. civ. — Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée c. Cie Arron. — Cassation, 20 décembre 1887, III, p. 530.

98. *Construction à forfait. Vente à livrer. Assimilation. Constructeur. Faillite avant livraison. Navire. Propriété de la masse.* — La construction à forfait d'un navire constitue une vente à livrer, et la propriété du navire en construction reste la propriété du constructeur tant que le navire n'est pas livré. En conséquence, advenant la faillite du constructeur avant la livraison du navire, le contrat n'est pas rompu, le navire reste la propriété de la masse, et l'acheteur est créancier chirographaire des avances qu'il peut avoir faites au constructeur. — Frétigny c. syndic Bouraine.— Compiègne, 8 février ; Amiens, 28 mars 1888, V, p. 614.

99. *Construction à forfait. Plans*

fournis par l'armateur. Louage d'industrie. Faillite. — La construction à forfait sur des plans fournis par l'armateur avec l'obligation expresse de s'y conformer, de telle façon que les vices de construction ne pourraient faire l'objet d'un refus des travaux, du moment que le constructeur se serait strictement conformé à ces plans, constitue, non une vente à livrer, mais un louage d'industrie. En conséquence, ce navire, quoique inachevé, est la propriété de l'armateur avant même sa livraison, et la liquidation judiciaire du constructeur, survenue antérieurement à cette époque, ne saurait avoir pour effet de le faire tomber dans l'actif à partager par la masse des créanciers. L'armateur reste, de plus, créancier chirographaire de la liquidation du constructeur en ce qui concerne l'inaccomplissement par ce dernier des conditions du contrat. — Du Soulier c. Oriolle et liquidateur. — Nantes, 13 janvier 1894, IX, p. 742.

100. *Construction dans des conditions déterminées. Vente. Inexécution. Armateur. Choix entre la résiliation ou la réduction du prix.* — Le contrat par lequel un constructeur de navires s'engage à construire un navire pour un armateur dans des conditions déterminées, notamment de vitesse est bien une vente régie par les dispositions de l'art. 1644 du Code civil et non une simple obligation de faire. Néanmoins, l'art. 1639 du Code civil se référant formellement aux principes généraux en matière d'obligation, il faut tenir compte, avant tout, de l'intention des parties contractantes nettement exprimée dans leurs conventions. En conséquence, si le constructeur n'a pas réalisé une des conditions essentielles, celle de vitesse par exemple, l'acheteur n'aura pas seulement le droit d'opter entre la résiliation du marché ou une diminution du prix, mais celui d'exiger le travail nécessaire pour obtenir la qualité convenue ou de se faire, au besoin, autoriser à l'exécuter. — Depeaux c. Palmer's. — Rouen, 1890, VI, p. 10.

101. *Construction. Garantie. Vitesse sur les six premiers voyages. Essai. Livraison définitive.* — Quand il est stipulé que la livraison réelle n'aura lieu qu'après l'essai d'une vitesse moyenne garantie qui doit être calculée pendant les six premiers voyages que fera le navire, l'armateur ne peut être considéré comme ayant pris livraison définitive, s'il est établi que la vitesse prévue n'a pas été réalisée pendant ces six voyages. — Depeaux c. Palmer's. — Rouen, 1890, VI, p. 10.

102. *Construction. Tonnage. Portée en lourd minima. Tirant d'eau. Différence. Vice de construction.* — La portée en lourd d'un navire, dans le langage usuel maritime, s'entend seulement de ce que les navires peuvent porter de marchandises susceptibles de fret. L'armement comprend non seulement les accessoires propres du navire, tels que voiles, agrès et cordages, mais encore les provisions, l'eau, les vivres pour l'équipage et l'équipage lui-même. Si donc un constructeur a reçu la commande d'un navire d'un nombre déterminé de tonnes « de portée en lourd minima et armement », il n'aura satisfait à ses obligations qu'en livrant un navire ayant, en sus du tonnage spécifié, une marge supplémentaire de tonnes suffisante pour l'équipage, l'eau et les vivres. Le tirant d'eau d'un navire doit être tel qu'aucune différence n'existe entre le tirant d'eau de l'arrière et celui de l'avant. Par suite, celui qui s'est engagé à construire un navire d'un tirant d'eau déterminé, est tenu de livrer, sur cette base, un navire pouvant naviguer sans différence. — Prentout Leblond et Boniface c. Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire. — Rouen, 12 juin 1893, IX, p. 193.

103. *Construction sous la surveillance du Lloyd. Absence de vice-propre.* — Ne saurait être considéré comme atteint de vice-propre un navire construit dans son ensemble et dans ses diverses parties sous la surveillance du Lloyd, et conformément aux usages suivis par les hommes de l'art. Les cheminées et foyers, installés dans les chambres, d'après des dispositions conformes à ces usages, ne peuvent donc être considérés comme entachés d'un vice-propre entraînant la responsabilité de l'armateur. — Cap. Fletcher c. réclamateurs. — Hâvre, 5 mai 1886, II, p. 170.

104. *Prime à la construction. Partage. Constructeurs des machines.* — La totalité des primes accor-

dées par l'article 4 de la loi du 29 janvier 1881, pour la construction des navires, doit être partagée proportionnellement aussi bien par les constructeurs de la coque. — Corue c. Baudon ; Espinasse c. Corue. — Rouen, 11 novembre 1889 et 13 août 1892, VIII, p. 289 ; Cass., 12 juin 1893, IX, p. 9.

105. *Prime. Chalands. Absence de droit.*— Des chalands ne sauraient être considérés comme des bâtiments de mer ; en conséquence, ils ne donnent pas lieu à l'allocation de la prime.— Conseil d'Etat, 19 février 1892, VII, p. 516.

106. *Prime à la construction. Conseil d'Etat. Compétence.*— Le Conseil d'Etat est compétent, à l'exclusion du juge de paix, pour statuer sur la requête d'un constructeur auquel le ministre des finances a refusé d'allouer la prime de construction accordée par la loi du 29 janvier 1881 aux bâtiments de mer. — Ibid.

107. *Propriété. Acte authentique. Nécessité à l'égard des tiers.* — A l'égard des tiers, la vente et, par suite, la propriété de tout ou partie d'un navire ne peuvent être prouvées que par un acte authentique ou sous signatures privées, et par un acte de francisation dressé en résultance. — Royan-Kremer c. Mandelonde. — Caen, 12 mars 1890, VI, p. 407.

108. *Propriété. Preuve entre les parties. Correspondance.* — Entre les parties elles-mêmes, la preuve de la propriété peut être faite par la correspondance, par les livres de commerce régulièrement tenus, par bordereaux, états ou règlements de comptes signés des parties. — Royan-Kremer c. Mandelonde. — Ibid.

109. *Société anonyme. Francisation provisoire. Douane. Appréciation.*— Lorsqu'un navire appartient à une société anonyme, l'administration des douanes est seule juge en l'absence de disposition légale et de texte précis sur la matière, de refuser ou d'accorder les titres de francisation provisoire, suivant que la société lui paraît ou non réunir les conditions que le législateur de vendémiaire, an II, et de 1845 ont eu en vue. — Conseil d'Etat, 5 avril 1887, III, p. 247.

110. *Propriété. Contestation entre étrangers. Tribunaux français. Incompétence.*— Les tribunaux français, statuant entre étrangers, doivent faire droit à l'exception d'incompétence sur la question de propriété du navire, sans que le demandeur puisse invoquer les articles 608 du Code de procédure civile et 210 du Code civil. — Strauss c. Workman Clark et Cie et Cie La Lismore. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

111. *Copropriétaires. Solidarité. Prescription.* — Les copropriétaires d'un navire qui l'emploient à la navigation maritime sont des associés et, comme tels, ils sont tenus *solidairement* des engagements pris soit par eux directement, soit par un tiers qui les représente, pour tout ce qui concerne le navire et son expédition. De même, il n'y a pas lieu d'appliquer la prescription prévue par l'art. 433, quand l'un des copropriétaires a approuvé les factures restées impayées et que l'autre l'invoque. — Hardibelle c. Louvest et Navet. — Dunkerque, 21 mars 1887, II, p. 668.

112. *Copropriétaires. Majorité. Propriétaires non portés à l'acte de francisation. Exclusion.* — Les intéressés dans la propriété d'un navire qui ne figurent ni sur l'acte de vente, ni sur l'acte de francisation, et qui ne sont fondés, par conventions particulières, que dans la part de l'un des propriétaires apparents, ne peuvent compter pour former la majorité, dont l'avis doit être suivi pour tout ce qui concerne les intérêts communs des propriétaires. — Lefloch c. Alavoine. — Nantes, 30 novembre 1887, IV, p. 52.

113. *Copropriétaire. Preuve. Chose jugée. Licitation.* — L'arrêt qui décide qu'une personne, étant propriétaire des 49 centièmes d'un navire, paiera dans cette proportion la somme due à un fournisseur de l'armement, et qu'elle garantira le propriétaire apparent à l'égard d'un tiers, dans la même proportion de l'acquit d'une somme payée pour le navire, fait chose jugée relativement à la demande en licitation du navire. C'est, dès lors, avec raison qu'il a été jugé que celui qui a été déclaré propriétaire des 49 centièmes du navire ne peut décliner les droits et les obligations qui ressortent de sa qualité de propriétaire, ni s'opposer à la vente judiciaire du navire. — Touchet c. Kersauson

et Sauvanet, liquidateurs de la Société Ouizille et Cie. — Cassation, 3 mai 1884, II, p. 8.

114. *Copropriété. Part de navire. Caractère juridique. Succession. Licitation entre les héritiers.* — Lorsqu'une succession comprend dans son actif un intérêt de navire, il y a lieu d'ordonner la licitation de cet intérêt qui ne constitue ni une créance se divisant de plein droit entre les cohéritiers, ni une valeur dont chacun peut demander sa part en nature, en vertu de l'art. 826 du Code civil, inapplicable en cette matière. — Devèze c. héritiers Baratoux et cap. Bourcier. — Nantes, 23 décembre 1886, III, p. 195.

115. *Copropriétaire des trois quarts. Droit de demander la licitation. Renonciation pour ses héritiers.* — Le copropriétaire du navire, qui en possède les trois quarts, n'est pas présumé avoir renoncé pour lui-même au droit d'en demander la licitation que lui confère l'article 220 du Code de commerce, lorsqu'il n'y a renoncé expressément que pour ses héritiers. — Leroux c. Quintin. — Nantes, 6 mai 1893, IX, p. 540.

116. *Copropriétaire des trois quarts. Capitaine. Congédiement. Licitation.* — Bien que le copropriétaire des trois quarts se soit engagé envers son copropriétaire, capitaine du navire, à ne le congédier qu'en cas de négligence, inconduite ou malversation, il ne lui doit aucuns dommages-intérêts pour l'avoir exposé à un congédiement éventuel en exerçant son droit de demander la licitation. — Leroux c. Quintin. — Ibid.

117. *Capitaine copropriétaire de plus de moitié. Révocation impossible.* — L'armateur, propriétaire d'une part moindre que la moitié du navire, ne peut contraindre le capitaine, propriétaire du surplus, à résigner ses fonctions. Mais, dans ces conditions, le capitaine ne peut non plus demander la déchéance des pouvoirs de l'armateur. Celui-ci les tient, en effet, d'une convention passée avec le capitaine et qui ne peut être résiliée que si les obligations qui en naissent n'ont pas été exécutées. Les agissements de l'armateur qui portent préjudice au capitaine ne peuvent que donner lieu à dommages-intérêts. — Lefloch c. Alavoine. — Nantes, 30 novembre 1887, IV, p. 52.

118. *Copropriétaires. Créancier de l'un d'eux. Saisie-arrêt sur le fret. Nullité. Liquidation.* — Lorsqu'un navire appartient à plusieurs propriétaires, le créancier personnel de l'un d'eux n'est pas en droit de saisir-arrêter, en mains des affréteurs, le fret dû au capitaine, et de s'opposer à la sortie du navire, pour se garantir du paiement de sa créance. La saisie-arrêt ainsi pratiquée est nulle, et le créancier ne saurait mettre à sa mainlevée cette condition que le capitaine sera responsable comme séquestre de la part du fret correspondante à sa part de propriété dans le navire. Il peut seulement provoquer la liquidation de cette part dans la communauté des propriétaires, après que celle-ci a reçu du capitaine le compte du fret. — Cap. Bistis c. Joannidès et Fleisch et Cie. — Marseille, 24 novembre 1893, IX, p. 547.

119. *Copropriétaires. Saisie par le créancier de l'un d'eux. Absence de force majeure.* — La saisie d'un navire au port de départ par le créancier de l'un des quirataires en état de faillite ne constitue ni un fait de contrainte du prince, ni un accident de navigation, ni un obstacle de force majeure, au regard des ayants-droit des affréteurs. En conséquence, l'affréteur est fondé à réclamer des dommages-intérêts à l'armement, si le retard dans l'arrivée du navire à destination lui cause un préjudice, alors surtout que, la saisie étant injuste, le capitaine n'a pas fait les diligences nécessaires pour la faire lever. — Semensen et Faillite Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay. — Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

120. *Copropriétaire de la moitié. Saisie. Validité.* — Il suffit qu'un débiteur soit copropriétaire de la moitié de la valeur d'un navire pour que son créancier puisse valablement saisir ce navire et le faire vendre judiciairement. — Lair c. consorts Plessis. — Dunkerque, 19 janvier ; Douai, 7 mai 1883, I, p. 120 et 122.

121. *Privilège. Vente. Perte du navire par cas fortuit. Acheteur. Irresponsabilité.* — Dans le cas de vente d'un navire, l'acheteur n'est tenu envers les étrangers privilégiés que comme tiers détenteur ; il ne sau-

rait, dès lors, être rendu responsable, à l'égard desdits créanciers, des cas fortuits qui ont occasionné la perte du navire et ont par cela même éteint leur privilège. Il en est ainsi, alors même que les créanciers avaient fait signifier une opposition à l'acheteur en vertu de l'article 193 du C. de com. et l'avaient cité aux fins de payer ou de délaisser, si, d'ailleurs, cette citation a été suivie d'un jugement qui a déclaré la demande non recevable. C'est en vain que les créanciers reprocheraient à l'acheteur d'avoir fait voyager le navire ; l'acquéreur possède, en effet, le droit de se servir du bâtiment qu'il achète ; il n'est même pas tenu de le faire assurer, c'est aux créanciers privilégiés à prendre cette mesure dans leur propre intérêt, s'ils le jugent à propos. — Cruchet fils et autres c. consorts Bordes.— Bordeaux, 13 août 1884, I, p. 37 ; Cassation, 8 novembre 1887, III, p. 401.

122. *Privilèges. Acheteur. Offre. du prix d'achat. Obligation de s'en contenter. Purge.*— L'acheteur ou le tiers détenteur d'un navire grevé de privilèges pouvant purger son contrat en offrant le prix de vente, les créanciers privilégiés doivent se contenter de ce prix, à moins qu'ils ne prouvent la fraude.— Créanciers Arman c. héritiers Bordes. — Bordeaux, 13 août 1884, I, p. 37.

123. *Privilège du vendeur. Voyage. Perte.* —Le privilège du vendeur d'un navire s'éteint, aux termes de l'article 191, § 8, du Code de com., dès lors que le navire a fait un voyage en mer, même sous le nom du vendeur ; et il n'est pas nécessaire que ce voyage ait lieu dans les conditions prévues par les art. 193 et 194 du même Code, qui ne sont relatifs qu'aux créanciers du vendeur. — Riotteaux et fils c. Hermenck et Bribes. — Cassation, 4 janvier 1886, I, p. 465.

124. *Privilège du vendeur impayé. Art. 2102 Code civil.* — Le vendeur impayé d'un navire, qui a perdu le privilège à lui accordé par l'art. 191 du Code de commerce, par suite de la déchéance résultant des dispositions de l'art. 193, peut encore prétendre, à l'encontre des créanciers chirographaires, au privilège que l'article 2012 du Code civil accorde au vendeur d'objets mobiliers. — Cie Viola Villa c. Vve Revest et Gonnet. — Marseille, 3 juillet 1891, VIII, p. 561.

125. *Privilège. Fournisseurs. Construction à forfait. Droit de suite.* — Aux termes des art. 190 et 191, § 8, du C. de comm., les navires et autres bâtiments sont affectés par privilège au paiement des sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le bâtiment n'a pas encore fait de voyage. Peu importe que la construction ait été faite par économie ou à forfait, et que les ouvriers aient eu ou non connaissance du forfait. Le marché à forfait, lorsque le constructeur fournit son travail, son industrie et la matière, constitue une vente à livrer. En conséquence, les fournisseurs et ouvriers qui ont traité avec le constructeur demeuré propriétaire du navire jusqu'à la livraison, ont acquis le privilège de l'art. 191, n° 8, et, lorsque le navire est ensuite livré à l'armateur, le privilège continue de subsister en vertu du droit de suite, tant que ce droit n'est pas éteint. — Créanciers Arman c. Bordes ; — Bordeaux, 13 août 1884, I, p. 37. — Fichet et Cie c. Bossard et fils ; — Rennes, 18 février 1887, II, p. 761 ; Cassation, 10 juillet 1888, IV, p. 131.— Huyssen c. Gombert et Lavallée. — Cassation, 27 octobre 1890, VI, p. 243.

Contrà. — Dunkerque, 21 décembre 1885, I, p. 495 ; Douai, 11 décembre 1886, II, p. 518.

126. *Fournisseurs à la construction. Privilège. Opposition. Acquéreur. Défaut de purge. Responsabilité.* — Par suite, l'acheteur qui, averti par les oppositions des fournisseurs, ne les a pas mis en demeure de faire purger leurs privilèges avant le départ du navire, s'est par là même mis dans le cas d'être recherché par ces derniers. — Créanciers Arman c. Bordes.— Bordeaux, 13 août 1884, I, p. 37.

127. *Privilège. Fournitures d'entretien. Point de départ. Dernier voyage. Bateaux de pêche. Délivrance du dernier congé.* — Aux termes de l'article 191, § 5, du Code de com., les frais d'entretien du navire, de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port, sont privilégiés. Or, le sens des mots *dernier voyage*, cités dans cette disposition, pour indiquer le moment à partir duquel les fournitures d'entretien sont privilégiées,

ne doit pas être déterminé par l'article 194 du C. de com., qui fixe, suivant les circonstances, le temps pendant lequel un navire est censé avoir fait un voyage en mer. Le véritable sens de ces expressions doit être laissé à l'appréciation des juges. Et, quand il s'agit de navires qui ne font pas une navigation proprement dite, quand il s'agit notamment de bateaux de pêche, il est rationnel de considérer, comme terme du dernier voyage, la délivrance du dernier congé et de déclarer privilégiées toutes les fournitures d'entretien faites au navire depuis cette époque, jusqu'au moment de la saisie. — Granier c. Macarri et autres. — Aix, 29 décembre 1886, III, p. 198.

128. *Privilège de l'assureur. Navire au cabotage ou à la petite pêche. Dernier voyage.* — Le privilège des assureurs sur un navire au cabotage ou à la petite pêche ne porte que sur le dernier voyage, c'est-à-dire sur la période comprise entre l'armement et le désarmement du navire, et non sur celle pour laquelle les primes doivent être payées. — Néréide c. Crédit Foncier Maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

129. *Privilège de l'assureur. Assurance à temps limité. Dernier voyage.* — En cas d'assurance à temps limité, le dernier voyage comprend la période assurée tout entière. — Assureurs c. Société Marseillaise. — Marseille, 22 février 1889, V, p. 58.

130. *Privilège de l'équipage. Preuve des loyers. Rôles d'armement et de désarmement.* — Le privilège pour les gages et loyers de l'équipage ne peut être exercé sur le navire que si les rôles d'armement et désarmement contiennent des indications suffisantes pour faire connaître le montant des sommes dues pour ces gages et loyers. — Néréide c. Crédit Foncier Maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

131. *Contrat de grosse. Privilège. Abrogation. Navires étrangers. Inapplication.* — Les art. 27 de la loi du 10 décembre 1874 et 39 de la loi du 10 juillet 1885, qui ont abrogé le privilège inhérent au contrat à la grosse contracté avant le départ, ne sont applicables qu'aux navires français et non aux navires étrangers. — Deville c. Chegaray, Pélissier et Spadina. — Hâvre, 11 janvier 1887, II, p. 684 ; Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 140.

132. *Exécution. Attache à un port étranger. Diminution de sûreté. Hypothèque. Réalisation.* — L'attache des bateaux hypothéqués à un port étranger diminue les sûretés du créancier hypothécaire français et l'autorise à poursuivre la réalisation du gage sur lequel porte son hypothèque. — Cie houillère de Bessèges c. Cie de navigation insulaire Morelli. — Cassation, 19 décembre 1888, IV, p. 513.

133. *Saisie. Transcription. Hypothèque antérieure. Inscription postérieure. Inefficacité.* — La saisie du navire, lorsqu'elle a été dûment transcrite, a pour effet de mettre obstacle à toutes concessions de droits réels sur le navire en faveur de l'un des créanciers à l'exclusion des autres. En conséquence, l'hypothèque maritime, consentie même antérieurement à la saisie, mais inscrite après la transcription du procès-verbal de saisie, ne saurait créer aucun droit de préférence aux dépens du créancier saisissant. — Calvin Prudhomme c. Baillet. — Cassation, 6 novembre 1893, IX, p. 143.

134. *Saisie. Yacht de plaisance. Tonnage inférieur à dix tonneaux. Possession. Présomption de propriété. Art. 2279 Code civil.* — Si, en vertu d'une exception toute spéciale, les navires ou autres bâtiments de mer ne sont pas soumis à la règle : *En fait de meubles, possession vaut titre*, cette possession ne saurait être étendue à un yacht de plaisance qui, ayant un tonnage inférieur à dix tonneaux, ne peut être l'objet d'un acte de francisation et dont la saisie peut être opérée suivant les règles et les formes du droit commun. — Garseau c. Expert. — Bordeaux, 19 janvier 1894, X, p. 178.

135. *Navires postaux. Convention entre la France et l'Italie. Insaisissabilité.* — Aux termes de la convention intervenue entre la France et l'Italie, les 18-20 novembre 1875, les navires affectés à des services postaux ne peuvent être saisis à la requête des particuliers, créanciers des propriétaires de ces navires. — Veuve Martin c. Cie Florio. — Aix, 3 août 1885, I, p. 225.

136. *Saisie par la Douane. Service*

postal. Contravention. Validité. — L'article 76 de la loi du 30 juillet 1793, sur le service postal, s'applique aussi bien au service de mer qu'au service de terre. Mais les lois de douanes sont générales et obligent même les capitaines des navires subventionnés par l'Etat pour un service postal. En conséquence, si les navires postaux ne peuvent être saisis par des tiers, il ne saurait en être de même vis-à-vis de l'Etat, qui fait pratiquer une pareille saisie en son nom par l'Administration des Douanes, en cas de contravention commise par un capitaine. — Cap. Camugli c. Administration des Douanes. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

137. *Insaisissabilité. Courriers postaux. Entreprise de transport. Inapplication.* — Le bénéfice de l'insaisissabilité, que la loi accorde aux entrepreneurs des courriers postaux, pour les paiements, chevaux, provisions, ustensiles et équipages destinés au service de la poste, ne peut être étendu aux biens personnels desdits entrepreneurs. Notamment, quand l'entrepreneur d'un service postal maritime exerce sur les paquebots affectés à ce service l'industrie du transport des passagers et des marchandises, on ne saurait étendre la faveur de l'insaisissabilité aux frets qu'il encaisse ainsi, en qualité de commissionnaire de transports, pour compte des particuliers. — Morelli et Cie c. Reynaud, Cardon, Thiole et autres. — Marseille, 24 février 1887, II, p. 697.

138. *Défendeur étranger. Saisie sous caution ordonnée par un tribunal français. Compétence.* — Un tribunal français a compétence pour ordonner une saisie sous caution relativement à un navire appartenant à des étrangers. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213

139. *Saisie conservatoire. Mainlevée. Compétence civile.* — Les tribunaux de commerce ne sont pas compétents pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée des saisies conservatoires que leur président peut autoriser dans les cas prévus par les art. 417 du C. de proc. civ. et 172 du C. de com. En conséquence, le tribunal civil est seul compétent pour statuer sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire, autorisée par une ordonnance du président du tribunal de commerce. — Mayer c. Scott et James. — Cassation, 11 novembre 1885, I, p. 337.

140. *Saisie conservatoire. Abordage. Capitaines étrangers. Tribunal français. Compétence.* — Le tribunal français, devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur, le condamner à des dommages-intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

141. *Saisie conservatoire. Etrangers. Tribunaux français. Compétence.* — Les tribunaux français sont compétents, même entre étrangers, pour apprécier la régularité quant à la forme d'une saisie conservatoire pratiquée sur un navire étranger. — Strauss c. Workman Clark et Cie et Cie La Lismore. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

142. *Saisie indue. Quasi-délit. Statut réel.* — Le dommage, causé à un armateur par une saisie indue de son navire, constitue un quasi-délit dont les conséquences civiles doivent être appréciées d'après le statut réel. — Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

143. *Saisie. Propriétaire étranger. Commandement. Signification au parquet. Suffisance.* — Pour procéder en France contre une partie habitant l'étranger à une saisie-exécution du navire qui lui appartient, il est suffisamment satisfait à l'art. 199 du C. de com. par la signification du commandement au parquet du procureur de la République de la ville dans laquelle le jugement a été rendu, et à l'art. 201 du C. de com. par la dénonciation au capitaine à bord du navire et au parquet du procureur de la République du lieu de la saisie, le troisième jour de la saisie. — Hancook et Cie c. Lafon et Fresquet. — Saint-Malo, 27 juin 1885, I, p. 617.

144. *Vente à l'essai. Perfection. Conditions. Visite réglementaire. Insuffisance.* — La vente d'un objet à

livrer après essais est régie par l'art. 1588 du C. civ. et n'est parfaite qu'après les essais prévus dans la convention et lorsque l'acheteur a agréé l'objet vendu. Spécialement, quand il est stipulé que la livraison d'une chaloupe à vapeur (ou de tout autre navire) aura lieu après essais, l'acheteur ne peut être considéré comme ayant pris livraison définitive et être devenu propriétaire incommutable par ce fait qu'il a rempli les diverses formalités prescrites avant la visite de la commission des bateaux à vapeur par les règlements administratifs. Les essais prévus dans un marché de cette nature ne consistent pas uniquement dans les expériences réglementaires de la commission des bateaux à vapeur, mais dans les expériences de nature à démontrer que le bâtiment possède les qualités sur lesquelles on doit légitimement compter et est exempt de vices de construction pouvant entraver sa marche. — Dubus frères et Dupont c. Edeline. — Rouen, 14 avril 1891, VII, p. 136.

145. *Vente. Prix. Répartition par le consul. Etat. Irresponsabilité.* — L'Etat ne saurait être tenu de payer des indemnités, soit à raison de ce qu'un consul a opéré la vente d'un navire dans un port étranger, alors que cette vente a eu lieu pour le compte de la société propriétaire et sur la demande du syndic de la faillite de cette société, ni à raison des erreurs que ce conseil aurait commises dans la répartition entre les intéressés des fonds provenant de cette vente. — Million c. l'Etat. — Cons. d'Etat, 2 novembre 1890, VI, p. 404.

146. *Vente. Formes de publicité. Nécesité envers les tiers.* — Les transmissions de propriété de navires ne sont pas opposables aux tiers, tant que les formalités de publicité n'ont pas été remplies. Il en est ainsi, d'après la loi anglaise, tant que la mention de la mutation n'a pas été faite sur la pièce appelée certificat d'enregistrement, et, d'après la loi française, même pour les navires étrangers saisis dans un port français, tant que l'inscription n'a pas été faite sur l'acte de nationalité. En conséquence, doit être repoussée la revendication d'un navire anglais saisi dans un port, lorsque la constatation de la mutation de propriété ne satisfait pas à ces conditions. — Hancook et Ce c. Lafon et Fresquet. — Saint-Malo, 27 juin 1885, I, p. 617.

147. *Vente. Non-transcription à l'acte de francisation. Absence de mutation à l'égard des tiers.* — Le vendeur d'un navire, qui n'a pas fait transcrire la vente à l'acte de francisation et y laisse figurer son nom, reste tenu vis-à-vis des tiers des dettes contractées depuis la vente dans l'intérêt du navire. — Baujeu c. Gourdon-Launay. — Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296. — .... Il en est ainsi, d'après la loi anglaise comme d'après la loi française, même si le navire est exploité par les acheteurs, que les constructeurs sont restés inscrits à l'acte de nationalité, et si les engagements du capitaine n'ont eu pour objet que l'armement ou l'expédition du navire. — Busch et Cie c. Stephen. — Hâvre, 8 février 1886, II, p. 24.

148. *Vente. Absence de mutation en douane. Tiers. Connaissance. Vente opposable.* — Les tiers ne peuvent se prévaloir de l'absence de mutation en douane sur l'acte de francisation, lorsqu'il est établi que, par une autre voie, ils ont eu connaissance de la vente du navire. — Bussonnière c. Devillards et Granger ; — La Rochelle, 3 septembre 1886, II, p. 436. — Cie des charbons et briquettes de l'Ouest c. demoiselle Le Boyer ; — Rennes, 8 décembre 1892, IX, p. 26.

149. *Vente aux enchères par ministère de courtier. Autorisation du tribunal de commerce. Omission des formes légales. Privilèges et hypothèques. Maintien.* — La vente aux enchères du navire qui, à la demande de l'un des créanciers, serait ordonnée par le tribunal de commerce en vertu de la loi du 3 juillet 1861 et opérée par ministère de courtier, en dehors des formes établies par le titre II du livre II du Code de commerce et la loi du 10 août 1885, n'aurait pas pour effet de purger les privilèges et hypothèques existant sur le navire et d'éteindre les droits de suite, appartenant aux créanciers privilégiés ou hypothécaires. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cartier c. cap. Ray et Syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

150. *Vente aux enchères. Loi du 3 juillet 1861. Tribunaux. Appré-*

ciation. — Il n'y a pas lieu d'ordonner la vente du navire aux enchères dans les conditions prévues par la loi du 3 juillet 1861, lorsqu'on peut craindre qu'elle ne se fasse dans des conditions défavorables pour les ayants-droit, en raison des éventualités auxquelles l'acquéreur resterait exposé. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cartier c. cap. Ray et Syndic Hubeau. — Ibid.

151. *Navire trouvé en pleine mer. Inventeur. Défaut de déclaration. Tentative de vente. Appropriation frauduleuse.* — Un navire naufragé, abandonné même en pleine mer par son équipage, ne peut être considéré comme *res nullius ;* l'inventeur n'en est qu'un dépositaire, tenu par la loi de faire sa déclaration de sauvetage dans les vingt-quatre heures qui suivent son arrivée au port. Le défaut de déclaration crée contre l'inventeur une présomption légale d'intention frauduleuse d'appropriation ; mais la preuve de cette intention frauduleuse peut résulter également des circonstances de la cause, notamment de ce fait, qu'à son arrivée au port, le sauveteur a cherché à vendre les objets qu'il a sauvés. — Lemaire c. Ministère public. — Douai, 2 février 1891, VIII, p. 646.

152. *Succession. Etranger. Caution « judicatum solvi ».* — L'étranger, qui revendique contre une succession un navire sur lequel les héritiers ont fait apposer les scellés, qu'ils ont fait mettre sous séquestre comme dépendant de la succession de leur auteur, a bien la qualité de demandeur principal et est tenu à la caution *judicatum solvi.* — Lobeau c. Blancy, tuteur des mineurs d'Ayguebelle. — Nice, 23 décembre 1890, VII, p. 52.

153. *Innavigabilité. Condition.* — L'innavigabilité existe dans l'esprit de l'art. 297 du C. de comm. toutes les fois que le navire n'a pas été en état de supporter le voyage auquel on le destinait, eu égard à la durée et aux difficultés normales de ce voyage. — Fichet c. La Gironde. — Bordeaux, 16 mars 1887, III, p. 171.

154. *Innavigabilité. Jugement résiliant l'engagement des matelots. Preuve définitive.* — Lorqu'un chargement résilie l'engagement des matelots par suite de l'innavigabilité du navire, cette innavigabilité demeure constatée, encore qu'une décision disciplinaire ait condamné les matelots pour refus de réembarquement. — Fichet c. La Gironde. — Ibid.

155. *Certificat de visite. Service postal. Présomption de navigabilité.* — Le certificat de visite délivré par les capitaines visiteurs et le fait que le navire est employé au service postal et possède la plus haute cote au *Veritas* constituent en sa faveur une présomption de navigabilité. — Cie Gén. Transatlantique c. Massé. — Montpellier, 3 décembre 1890, VI, p. 528.

156. *Certificat de visite. Présomption. Preuve contraire.* — Le certificat de visite du navire, délivré avant le départ, constitue une simple présomption en faveur du capitaine. Dans tous les cas, cette présomption peut être combattue par la preuve contraire, et les juges du fond peuvent faire résulter cette preuve de l'insuffisance des réparations faites au navire. — Cap. Philippe et Gravier c. Galula.— Cassation, 18 octobre 1892, VIII, p. 277.

157. ALLEMAGNE. — *Caractère juridique. Destination du navire.* — Un bateau remorqueur doit être considéré comme un navire, du moment qu'il est employé, même pour partie à la navigation maritime.— Cie Générale d'assurances de Dresde c. le Norddeutsche Lloyd. — Tribunal sup. hanséantique, 2 novembre 1886, III, p. 210.

158. *Mortgage anglais. Loi allemande. Non-contradiction.* — Le droit du *mortgage* anglais sur le navire et le fret à gagner n'est en rien contraire aux principes du droit allemand. — Stumore et Cº c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

159. *Mortgage. Loi anglaise. Conditions. Inscription au Registre.* — Le privilège, résultant d'un mortgage sur le navire et le chargement, n'est valablement invoqué, d'après la loi anglaise, que s'il a été rédigé dans la forme prescrite par le Merchant Shipping Act de 1854 ou dans celle qui l'a remplacée avec le consentement du Board of Trade, et s'il a été inscrit sur le Registre des navires. — Stumore et Cº c. James Laing. — Ibid.

160. *Privilèges. Classement. Loi du lieu d'exécution.* — Le classement

des privilèges sur le navire doit se faire d'après la loi du lieu de l'exécution, même dans le cas où les privilèges en concours sont fondés sur la même loi étrangère. — Trib. sup. hans., 9 juin 1892, VIII, p. 584.

161. *Vente judiciaire à l'étranger. Droits sur le navire et le fret. Loi allemande*. — Dans le cas de vente par autorité de justice d'un navire étranger saisi dans un port allemand, la législation d'après laquelle doivent être déterminés les divers droits sur le navire et sur le fret, depuis l'entrée du navire dans le territoire national, est la législation allemande. — Stumore et Cᵒ c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

162. *Prêt pour achat de charbon. Frais de traversée. Privilège*. — Le prêt consenti au capitaine pour achat de charbon et pour frais de traversée confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est imposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Stumore et Cᵒ c. James Laing. — Ibid.

163. *Navires de guerre. Abordage avec un vapeur. Ordonnance du 7 janvier 1880*. — L'ordonnance du 7 janvier 1880, ne faisant aucune distinction entre les navires de guerre et de commerce, doit être appliquée aux premiers comme aux seconds, sans qu'il soit possible d'alléguer des instructions militaires ayant ordonné des manœuvres particulières. — Fisch c. Norddeutsche Lloyd. — Trib. sup. hans., 3 février 1888, VI, p. 200.

164. *Bateau-réserve de poissons. Bâtiment de mer*. — Un bateau-réserve de poisson est un bâtiment de mer, et les principes qui régissent la matière de l'abordage lui sont applicables. — Justus c. Von Schell. — Trib. sup. hans., 30 novembre 1885, II, p. 451.

165. *Jauge. Clause environ. Tolérance de 1 0/0*. — La clause *environ* comporte un écart de 1 0/0 en plus ou en moins pour la capacité du navire. — Cap. Morris c. Sanders. — Tribunal sup. hans., 6 février 1886, II, p. 452.

166. ANGLETERRE. — *Navire désemparé. Caractère*. — Le navire dépourvu de son beaupré et pris en remorque n'en conserve pas moins son caractère de navire. — Cour de police de Sunderland, 30 juillet 1886, II, p. 340.

167. *Construction sur plans. Vice accessoire. Résiliation. Dommages-intérêts. Non-lieu*. — Le constructeur d'un navire ne peut être recherché ni en dommages-intérêts ni en résiliation s'il l'a construit d'après les plans qui lui ont été fournis et si le réel vice de construction porte sur une qualité accessoire et ne s'est produit que par l'application d'une méthode approuvée par l'architecte chargé de la surveillance du travail. — Heun c. Reid et Cᵒ. — Cour de session d'Edimbourg, 13 août 1888, IV, p. 571.

168. *Copropriétaire-capitaine. Gages. Absence de convention. Non-lieu*. — Quand un navire appartient à deux personnes, associées pour son exploitation, celui des deux qui commande le navire en qualité de capitaine ne peut, à défaut de stipulation expresse, réclamer de ce chef aucune indemnité. — G. N. Simons c. W. N. Simons. — Cour. sup. de judicature, 15 novembre 1893, X, p. 89.

169. *Agent. Engagement des copropriétaires*. — Le copropriétaire d'un navire qui en a confié la gérance à une personne choisie par tous les copropriétaires est responsable *in integrum* des dettes contractées par cet agent pour compte du navire, sauf son recours contre le gérant et les autres copropriétaires. — Austin et Cie c. Hardy. — Cour de Londres, 11 juillet 1886, II, p. 192.

170. *Copropriétaires. Managers. Réparations au navire. Traité avec les tiers*. — Les administrateurs (*managers*) d'un navire ont tout pouvoir pour représenter valablement les divers copropriétaires de ce navire à l'égard des tiers, en ce qui concerne les réparations utiles. A moins de convention expresse, les tiers, qui, pour ces réparations, traitent avec les administrateurs seuls, ne sont pas présumés avoir renoncé à leur action contre les copropriétaires du navire. — The Tyneside Engine Works Cᵒ c. The Share Steamship Co. — Haute-Cour de justice, 6 et 17 avril 1894, X, p. 292.

171. *Copropriétaire. Vente après offre de céder la part indivise*. — La loi anglaise admet, comme le droit

romain, que nul n'est tenu de demeurer dans l'indivision. Mais, quand la propriété indivise est un navire, avant de demander la licitation, le copropriétaire, qui veut sortir d'indivision, doit commencer à offrir à ses partenaires, soit de lui reprendre sa part, soit de leur acheter la leur au même taux. Ce n'est qu'au cas où cette double proposition est rejetée que le copropriétaire peut exiger la vente du navire. — Cour de session d'Edimbourg, 10 décembre 1888, V, p. 78.

172. *Capitaine. Débours. Privilège.* — Le capitaine a pour ses débours un droit réel sur le navire, primant le droit des créanciers hypothécaires. — William Baker c. William et John Hamilton. — Haute-Cour de Justice, 14 février 1887, II, p. 725.

173. *Capitaine. Dépenses. Lettre de change. Absence de privilège.* — Le capitaine qui a fait des dépenses pour le navire ne peut opposer aucun droit de privilège aux créanciers hypothécaires auxquels il a souscrit une traite sur les armateurs pour le montant de ses dépenses. — William Hamilton et Cie c. cap. Baker. — Chambre des Lords, 27 mai 1889, V, p. 254.

174. *Navire étranger. Réparations. Prêt. Privilège.* — Celui qui, dans un port anglais, a prêté de l'argent pour des réparations ou des provisions nécessaires à un navire étranger, a un droit réel sur ce navire. — Northiole c. Armateurs du « Heinrich Bjorn ». — Chambre des Lords, 23 février 1886, I, p. 638.

175. *Fournisseurs de machines. Droit de propriété. Absence de privilège sur la coque.* — Les fournisseurs de machines, qui ont stipulé conserver un droit de propriété jusqu'à parfait paiement, ne peuvent invoquer aucun privilège sur le produit de la coque du navire. — Ross et Duncan c. Syndic Baxter C°. — Cour de session d'Edimbourg, I, p. 537.

176. *Avances. Privilège. Absence d'actes conservatoires. Perte.* — Le droit réel existant sur le navire à raison des avances faites disparaît lorsque le créancier ne prend pas soin d'en assurer la sauvegarde par des mesures conservatoires, telles que la saisie du navire. — Chambre des Lords, 5 avril 1886, II, p. 62.

177. *Saisie par le Board of Trade. Erreur. Dommages-intérêts.* — Le Board of Trade doit des dommages-intérêts au navire qu'il a arrêté par erreur. Ces dommages-intérêts comprennent le temps perdu et les gages de l'équipage, etc., mais ils ne sauraient s'étendre à un prétendu préjudice moral ni à un dommage indirect. — Dixon Cie c. Caleraft et autres. — Cour sup. de judicature, 1er mars 1892, VIII, p. 389.

178. *Saisie. Gens de mer. Matelots norvégiens. Salaires. Nullité.* — Les tribunaux anglais ne sont pas compétents pour ordonner la saisie d'un navire norvégien au profit des matelots dont le capitaine n'a pas payé les salaires. L'affaire doit être portée devant le consul de Norvège. — Norden c. Bristol, Browne et Wilson. — Cour du shériff de Glasgow, 13 mai 1888, IV, p. 446.

179. *Saisie. Caution fournie à l'étranger.* — La dation volontaire d'une caution devant un tribunal étranger par un navire abordeur ne peut faire obstacle à la saisie ultérieure de ce navire dans d'autres eaux. — Cour sup. de judicature, 17 janvier 1889, V, p. 80.

180. *Portée. Indication dans la charte-partie. Tolérance.* — Dans un contrat d'affrètement, la portée indiquée à la charte-partie, à moins de garantie formelle, doit être interprétée d'une manière très large. — Handyside c. cap. Taylor. — Cour du shériff de Dundee, 9 juin 1891, VII, p. 172.

181. *Pontée en pitchpin. Mercant Shipping Act. Défense. Application aux étrangers.* — La prescription du Merchant Shipping Act, qui défend d'avoir des pontées de bois dans des conditions déterminées, s'applique aux étrangers aussi bien qu'aux Anglais. — Board of Trade c. Adams. — Cour de police de Liverpool, 20 décembre 1890, VII, p. 453.

182. AUTRICHE-HONGRIE. — *Copropriétaires. Absence de société. Absence de solidarité.* — Les copropriétaires d'un navire, qui l'emploient à la navigation maritime, sont, à défaut d'une société commerciale existant entre eux, dans l'état d'une simple indivision. Par suite, il n'existe aucune solidarité entre eux pour le paiement des dettes du navire, notamment de l'assurance, et chacun d'eux n'est

tenu du paiement de la prime qu'au prorata de sa part d'intérêt dans le navire.— Cie d'Assurances maritimes c. consorts Premuda. — Trieste, 10 mars 1887, III, p. 333.

183. Belgique.— *Navire de mer. Caractère. Abandon. Construction. Destination. Remorqueur.*— L'abandon n'est applicable qu'aux navires de mer, et non aux navires destinés à faire la navigation intérieure sur les fleuves et les rivières, fût-ce même sur la partie maritime de ces cours d'eau. Pour savoir si un navire est un navire de mer, il faut rechercher si, d'après sa construction et sa destination, il doit faire des voyages en mer, et si, en réalité, il est employé d'ordinaire à faire des voyages de ce genre; il devra encore être considéré comme navire de mer, s'il navigue indifféremment soit sur la mer, soit sur les eaux intérieures, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les navires de transport et les remorqueurs. — Société anonyme Anglo-Belgian steam Towing Cy c. Société anonyme d'Assureurs et d'Armateurs pour le remorquage et le sauvetage, et cap. Peeters. — Anvers, 22 janvier 1886, I, p. 544.

184. *Bâtiment de mer. Bateau destiné au remorquage et sauvetage. Assimilation impossible. Abandon. Impossibilité.*— Il faut entendre par bâtiments de mer les navires consacrés à une véritable navigation maritime de quelque durée, se livrant à des voyages habituels de mer, faisant, en un mot, un véritable service de mer. Un bateau à vapeur à hélice, destiné à opérer le remorquage et le sauvetage des navires en mer, sur les fleuves, rivières, canaux et bassins, ne peut pas être considéré comme faisant des voyages de mer. En conséquence, la faculté de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret ne saurait appartenir à l'armateur de ce bâtiment. — Société anonyme Anglo-Belgian serew steam Towing Co c. Société anonyme d'Assureurs et d'Armateurs pour le remorquage et le sauvetage. — Bruxelles, 14 juillet 1886, II, p. 196.

185. *Bateau d'intérieur. Pavillon hollandais. Voyage sur Anvers. Navigation maritime. Non-assimilation.* — La circonstance qu'un bateau d'intérieur bat pavillon hollandais et que, par suite, son voyage sur Anvers est, d'après l'article 748 du Code de commerce hollandais, assimilé à une navigation maritime, ne change pas la nature du bâtiment ; il reste bateau d'intérieur ; la fin de non-recevoir tirée du défaut de protêt dans les 24 heures ne lui est donc pas applicable. — Van der Eeden c. Muy et Letzer. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 72.

186. *Gage. Conditions. Possession.* — Un navire peut, en Belgique, faire l'objet d'un nantissement, s'il a été mis et est resté en la possession du créancier gagiste ou d'un tiers convenu ; mais ne constitue pas une prise de possession suffisante la conduite du navire remise à un capitaine mandataire du créancier. Il faut que la possession soit notoire, qu'elle manifeste par elle-même que l'objet engagé ne fait plus partie de l'actif libre du débiteur qui s'en est dessaisi.— Hatfield c. Harper.— Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

187. *Privilège du fournisseur. Point de départ.* — Le privilège du fournisseur sur le navire ne prend naissance qu'au moment où la livraison réelle et effective a été faite au navire et où la fourniture y a été incorporée. — Société anonyme « de Maas » c. de Decker, et Banque centrale Anversoise.— Anvers, 22 décembre 1885, I, p. 543.

188. *Privilège des gens de mer. Salaires d'aller et retour. Contrat à la grosse à l'étranger entre étrangers. Prescription. Loi étrangère. Application.* — Sous la loi belge du 21 août 1879, le privilège du marin engagé en Europe pour un voyage en Amérique s'étend au salaire d'aller comme à celui du retour. Il cesse au moment du licenciement en Europe, à moins que le marin ne prouve une obligation quelconque de rapatrier au port d'enrôlement.—La prescription de trois ans, introduite par l'art. 235 de la loi belge du 21 août 1879, est-elle applicable aux contrats à la grosse formés avant la promulgation de la loi ? — Cette prescription ne peut pas être invoquée en Belgique par des étrangers au sujet d'emprunts à la grosse contractés à l'étranger sous l'empire d'une loi qui exige un temps plus long pour prescrire. — Anvers,

17 mai 1884; Bruxelles, 13 mars 1885, I, p. 170, et 393.

189. *Hypothèque. Fret. Inapplication.* — L'art. 137 de la loi du 21 avril 1879 détermine les divers objets auxquels peut accessoirement s'étendre l'hypothèque maritime ; le fret n'y est pas compris. Il y a d'autant plus lieu de le décider ainsi quand aucun acte de poursuite en Belgique, tendant à la résiliation de la garantie, n'a pu avoir pour conséquence l'immobilisation du fret, à l'effet d'être distribué avec le prix de vente du bateau. — Hatfield c. Harper. — Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

190. *Mortgage anglais. Privilège. Loi territoriale*. — Le créancier *mortgagiste* (sur un navire anglais), qui a, d'après le droit anglais, le pouvoir absolu de disposer du navire, ne devient pas cependant propriétaire du navire, même s'il a mis son propre capitaine à bord, après avoir congédié le capitaine nommé par l'armateur. Il n'a qu'un droit de privilège. Ce privilège, quoique valablement constitué en Angleterre, ne doit pas être respecté en Belgique : il est contraire à l'ordre public d'admettre un privilège que le législateur belge n'a pas même créé ou qu'il n'a pas expressément autorisé. — Hatfield c. Harper. — Ibid.

191. *Saisie exécutoire. Art. 197 de l'ancien Code de commerce.* — La saisie-exécution d'un navire ne doit pas se faire conformément aux art. 585 et 586 du C. de proc. civ., mais selon les art. 197 et suiv. de l'ancien Code de commerce, maintenus en vigueur par l'article 237 de la loi du 21 août 1879. — Paranhos Wright et C° et Potter, Twelves et C° c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

192. *Saisie conservatoire. Absence de forme.* — Pour la saisie conservatoire des navires, le Code ne prévoit aucune forme spéciale. — Paranhos Wright et C° et Potter, Twelves et C° c. cap. Higginson. — Ibid.

193. *Saisie conservatoire. Abordage. Demande en validité. Action en dommages-intérêts. Juge consulaire. Incompétence.* — L'action en validité de saisie conservatoire (dans l'espèce, la mise à la chaîne d'un navire) et en paiement de dommages-intérêts du chef d'un abordage constitue, dans la forme comme au fond, un procès unique, et l'autorisation de saisir conservatoirement, la permission de citer à bref délai ou l'obligation de donner caution, n'est, en fait, et ne peut être, en droit, qu'un accessoire de la demande principale. Tout ce qui, dans ladite action, excède les attributions du juge consulaire ne peut être considéré comme pendant devant ce dernier, qui n'a, à cet égard, qu'un seul pouvoir, celui de se dessaisir. L'article 52, 6°, de la loi du 25 mars 1876, qui déclare que les tribunaux belges sont compétents vis-à-vis des étrangers quand la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge, n'est pas applicable. — Cap. Grifnick c. cap. Pande. — Bruxelles, 6 janvier 1894, IX, p. 757.

194. *Saisie et mise à la chaîne dans un port. Ajournement dans un autre. Citation en référé. Incompétence.* — Quoique le navire ait été saisi conservatoirement et mis à la chaîne dans un port, s'il n'est pas allégué que le capitaine a été ajourné au principal devant le tribunal dudit port, on ne saurait se baser sur l'article 52, 4°, de la même loi, pour faire décider qu'une demande urgente doit être portée devant le juge de référé du même lieu, et non devant le juge compétent d'après le droit commun. — Veuve van Praeyenhoven c. cap. Sheriff. — Référé d'Anvers, 27 novembre 1894, X, p. 628.

195. *Saisie. Caution imposée à un étranger. Inapplicabilité au Belge co-intéressé.* — Lorsqu'en permettant de saisir un steamer, le président n'a imposé de caution qu'à une partie qui est étrangère et qui n'a, en Belgique, aucuns biens, mais qu'il n'a pas imposé de caution à une autre partie établie en Belgique et qui y a des intérêts importants depuis plusieurs années, l'esprit de l'ordonnance ne permet point de décider que, faute par la première partie de fournir la caution imposée par ladite ordonnance, la saisie serait caduque même vis-à-vis de la seconde partie. — Paranhos Wright et C° et Potter, Twelves et C° c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

196. *Distribution par contribution. Contredit.* — Un créancier produisant sur le prix d'un navire peut se

prévaloir du contredit formulé par un autre produisant, mais ce contredit ne saurait profiter qu'à ceux qui en ont réclamé le bénéfice par une conclusion quelconque. — Anvers, 17 mars 1884 ; Bruxelles, 13 mars 1885, I, p. 170 et 393.

197. *Navire de 1re classe. Signification. Assurance à basse prime.* — Le transporteur qui s'engage, par une convention faite à Anvers, à fournir un navire de 1re classe, s'oblige à mettre à la disposition de l'expéditeur un navire reconnu comme tel dans ce pays, c'est-à-dire coté dans un registre admis sur cette place. Par une semblable convention, l'expéditeur est censé avoir voulu obtenir un navire qui, aux yeux des assureurs, soit de première classe et puisse être assuré à la basse prime. — Pecher et Cie c. Tonnelier et cap. Pineiro. — Anvers, 18 juillet 1885, II, p. 201.

198. *Fréquentation d'un port. Domicile.* — Le fait de fréquenter un port avec un navire n'a, sauf des cas exceptionnels, aucune portée sous le rapport du domicile et de la résidence. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Cy Limited et Société Anonyme de Navigation Royale Belge Sud-Américain. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

199. Brésil. — *Vente sur délaissement. Assureur. Ratification.* — Le fait par l'assureur de vendre le navire délaissé emporte ratification de l'acte de son mandataire qui a reçu ledit navire depuis le délaissement. — Eliza Gran Gonzalves Cardoso c. Cie d'assurances maritimes et terrestres du Rio-Grande. — Rio, 3 octobre 1890, VI, p. 579.

200. Danemark. — *Vente. Transmission de propriété.* — La transmission de propriété du navire ne s'effectue pas lors de la passation du contrat lorsque le paiement du prix et la rédaction du skjode ont lieu à une époque postérieure et qu'il n'est pas établi que l'acheteur ait été mis en possession auparavant. — Danske-Lloyd c. Jorjensen. — Landsoveret de Copenhague, 21 janvier 1884, II, p. 358.

201. *Copropriétaires de navire. Vente. Droits respectifs.* — Un copropriétaire de navire n'est pas autorisé à faire vendre le navire sans l'autorisation des autres parties ; il a seulement le droit de vendre sa part, soit à l'amiable, soit aux enchères publiques. — Copenhague, 23 août 1887, IV, p. 325.

202. *Vente sous condition. Condamnation par suite d'avaries. Perte totale. Assimilation.* — Lorsqu'un acheteur d'une part de navire s'engage à payer le solde du prix de vente avant un délai fixé si à ce moment-là le navire n'est pas complètement perdu, il n'est pas tenu de son engagement en cas de condamnation du navire par suite d'avaries, cette condamnation devant être assimilée à la perte totale. — Viborg, 21 novembre 1888, IV, p. 326.

203: *Navire norvégien. Privilèges. Loi du pavillon.* — Lorsqu'un navire, qui a son port d'attache en Norvège, est saisi et vendu dans un port danois, les privilèges et hypothèques sur le navire, qui ont été valablement établis en Norvège, peuvent être exercés en Danemark à l'encontre des créanciers danois. — Copenhague, 21 août 1889, VII, p. 589.

204. *Hypothèque non transcrite. Défaut de préférence. Créanciers postérieurs. Connaissance.* — Le créancier hypothécaire d'un navire qui, lors de la constitution d'hypothèque, a connaissance de l'affectation du navire à d'autres créanciers, dont les titres n'ont pas été soumis à la formalité du thinglœsning (transcription judiciaire), passe après ces créanciers, comme si les titres de ces créanciers avaient été transcrits. — Danske-Lloy c. Jorjensen. — Landsoveret de Copenhague, 21 janvier 1884, II, p. 358.

205. Egypte. — *Bateaux-porteurs. Canal de Suez. Navires. Assimilation impossible.* — Pour apprécier le caractère juridique d'un navire, il faut s'attacher uniquement à sa destination, sans avoir égard ni à sa capacité, ni à son tonnage, ni à d'autres conditions. Pour être considéré comme bâtiment de mer, il ne suffit pas qu'un navire soit apte à accomplir des voyages de mer, il faut qu'il soit destiné à une véritable navigation maritime. En conséquence, on ne saurait attribuer ce caractère à des bateaux-porteurs introduits dans le canal de Suez et dont l'unique destination est

de charger la vase extraite par les dragues et de la transporter dans la haute mer. Ces navires ne sont autre chose que des accessoires des dragues, ne servant qu'à la conservation et à l'entretien du canal où ils se trouvent ; par suite, quand ils viennent de l'étranger, on doit les considérer comme des produits de l'industrie étrangère importés en Egypte et les soumettre comme tels aux droits d'importation. — Douanes Egyptiennes c. Cie du Canal de Suez. — Tribunal et Cour d'Alexandrie, 18 mai 1886, 9 février 1887, II, p. 204 et 727.

206. *Canots. Droit d'importation.* — Les canots, n'ayant ni port d'attache, ni acte de francisation, et étant indépendants de tout bâtiment de navigation, doivent payer le droit d'importation, s'ils sont transportés dans les eaux territoriales d'Egypte et y fonctionnent pour le service des voyageurs et des marchandises. Peu importe, en pareil cas, qu'on y ait attaché le pavillon d'une puissance étrangère. — Administration des Douanes égyptiennes c. Bazin et Cie.— Alexandrie, 15 mai 1888, IV, p. 466.

207. *Saisie conservatoire. Commandement. Inutilité.* — La saisie conservatoire d'un navire n'a pas besoin d'être précédée d'un commandement, l'article 11 du Code de commerce maritime n'étant applicable qu'au cas de saisie exécutoire du navire. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

208. Etats-Unis. — *Dock-flottant. Caractère juridique.* — Un dock-flottant (*dry-dock*) ne présente pas les caractères d'un navire ou bâtiment de mer auquel sont applicables les règles du droit maritime concernant le sauvetage. — C. S. des Etats-Unis, 10 janvier 1887, II, p. 721.

209. *Yacht. Bâtiment de côte. Lieu de navigation.* — Un yacht doit légalement être classifié parmi les bâtiments de côte, et, quand il navigue dans les eaux intérieures (*inland waters*), il doit porter la rangée centrale de feux prescrite par la règle 7 pour prévenir les abordages (Tit. 46, ch. 5, Rev. Stat.). Un yacht dont on se sert comme bateau de plaisance, désigné comme un modèle d'architecture navale et inscrit conformément aux dispositions du Titre 50 des Statuts révisés, est, pendant qu'il navigue dans l'Hudson, un bâtiment de côte, bien que, d'après sa licence, il ait aussi le droit d'aller par mer dans les ports étrangers. — New-York, III, p. 94.

210. *Privilèges. Condition. Cause maritime.* — Les *maritimes liens* sont de droit étroit et ne s'appliquent pas à tous les contrats faits par les armateurs pour le profit du navire. Le *criterium*, pour apprécier le caractère des contrats qui en jouissent, se trouve dans la cause même du contrat, qui doit être maritime, et non dans l'objet, bien que celui-ci puisse concerner le navire. Spécialement, il n'y a pas de *lien* pour la compression du coton, quand cette compression a eu lieu à terre avant qu'aucun affrètement engageant le navire ait été réalisé. — Zeigler c. La Paala. — Cour de circuit du district Est du Labrador, III, p. 760.

211. *Séquestre. Acquisition de privilèges. Impossibilité. Besoins de navigation. Exception.* — La règle, que les privilèges sur les navires ne peuvent être acquis lorsque le navire est sous le séquestre de la Cour, n'est pas applicable lorsque ce séquestre est de pure forme et alors surtout que le navire a été expressément autorisé à contracter des engagements pour les besoins de la navigation. Les privilèges, dont le montant égale ou excède la valeur du navire, doivent être établis avec diligence ; à défaut, ils sont primés, par suite de la négligence des bénéficiaires, par les créances chirographaires nées des besoins de la navigation. D'après le droit commun maritime, les privilèges *ex delicto* sont primés par les privilèges *ex contractu*. — Putnam c. Armateur du « Young American ». — Cour du Dist. Sud de New-York, 6 mai 1887, III, p. 366.

212. *Fournisseur de charbon. Acceptation d'un chèque postdaté. Délivrance d'un acquit. Défaut d'action sur le navire.* — Le fournisseur de charbon qui, ayant fait crédit aux agents des armateurs, ont accepté d'eux un chèque post daté en échange du reçu de la somme afférente à la fourniture, au moyen duquel les agents ont pu toucher cette somme et la détourner, n'est pas fondé à élever aucune réclamation sur le navire pour le non-remboursement du chèque ainsi accepté par sa faute. — Berwin c.

Stettin Lloyds et Scolovich et Cie. — Cour de district des Etats-Unis, 21 juillet 1885, I, p. 531.

213. *Officiers sanitaires. Soins aux matelots. Droit réel.* — Les soins donnés à des matelots malades par les officiers sanitaires ont un caractère maritime donnant ouverture à un droit réel sur le navire et à une action qui peut être poursuivie en amirauté. — Cour de district de Brooklyn, 4 novembre 1887, IV, p. 335.

214. *Fourniture. Chronomètre. Privilège.* — Un chronomètre est un des objets nécessaires au navire. En conséquence, lorsqu'on fournit à crédit à un navire étranger un instrument de ce genre, sur les ordres du capitaine, un droit réel maritime (*maritime lien*) existe sur le navire pour la valeur dudit chronomètre. — Negus c. Georgia. — Cour du Dist. Est de New-York, IV, p. 759.

215. *Fourniture de quais libres. Droits. Privilège.* — S'il est vrai que le propriétaire d'un quai libre puisse renoncer à son privilège soit explicitement, soit implicitement (par exemple, en ne réclamant pas ce privilège dans un délai moral), il n'est pas moins vrai qu'aucune coutume ne peut détruire le privilège dont s'agit, ou le faire primer, quand cette coutume est en conflit avec la loi qui l'accorde. — Cour de Dist. des Etats-Unis, 15 avril 1887, IV, p. 488.

216. *Privilège. Loi du pavillon.* — Les articles 674 et 675 du C. de com. italien sont applicables aux créances privilégiées étrangères et notamment à celles des gens de mer. — Cour du Dist. Sud de New-York, 29 juin 1887, III, p. 367.

217. Grèce. — *Radoub total. Conservation de la carène. Conservation de l'identité.* — Le navire qui a été entièrement radoubé est réputé le même s'il a conservé la même carène; il doit être considéré comme neuf, s'il a perdu sa carène primitive. — Skintis c. Etat. — Cassation, 1894, arrêt n° 444, X, p. 343.

218. *Copropriété. Absence de société. Demande en licitation. Propriétaire de la moitié. Formalités. Compétence.* — La copropriété d'un navire ne constitue pas une société, elle est seulement une communauté d'intérêts. Le copropriétaire de la moitié d'un navire peut demander la licitation en tout temps, suivant le principe de droit que « nul ne saurait être tenu de rester dans l'indivision », et suivant les dispositions spéciales de l'art. 220 du Code de com. Les formalités prescrites par le titre II, livre II, du Code de commerce sont obligatoires pour la licitation. On est donc forcé de les suivre. Par suite, le tribunal de commerce est incompétent pour statuer sur la nomination du juge qui devra procéder à la vente du navire aux enchères publiques. Il doit renvoyer cette nomination au tribunal civil. — Crioras c. Filins. — Syra, 27 septembre 1885, I, p. 401.

219. *Transmission de propriété. Simple écrit. Défaut d'inscription au Registre. Tiers. Droits acquis.* — Un simple écrit suffit pour la transmission de propriété d'un navire. La disposition de loi, qui porte que ne sont reconnus comme navires grecs que ceux qui sont inscrits dans le Registre des navires, ne concerne que les rapports de la marine marchande avec l'Etat; par conséquent, la vente est parfaite et obligatoire entre les parties, du moment où elle est constatée par écrit. Quant aux tiers, ils peuvent attaquer la vente pour omission de l'inscription, si, dans l'ignorance où ils étaient de l'existence de la vente, ils ont fait des actes dont l'annulation porterait préjudice à leurs intérêts. — Angelopoulos c. Synodinos. — Cassation, arrêt n° 120; IX, p. 286.

220. *Privilège. Inscription au livret. Préférence.* — Toutes les fois que la vente aux enchères du navire ne donne qu'un prix insuffisant, la créance inscrite la première dans le livret du navire est privilégiée. — Varvarigos c. Banque Maritime «l'Alcyon».— Cassation, arrêt n° 124, VII, p. 75.

221. *Privilège. Inscription au livret.* — Les navires peuvent être l'objet d'un gage. Ce gage confère un privilège au créancier. Il n'est point nécessaire, pour conserver le privilège, de faire inscrire le contrat de gage dans le livret des prêts à la grosse. — Syndics Archangelos c. Michel Papanicoli. — Cassation, arrêt n° 82, IX, p. 285.

222. Italie. — *Copropriétaires. Administration. Droits respectifs.* — Lorsqu'un navire appartient à plusieurs armateurs, sans que rien ne

détermine les attributions respectives de chacun d'eux, ou sans qu'il ait été stipulé qu'aucun d'eux ne peut agir sans le concours des autres, chacun de ces armateurs peut, de sa propre initiative, accomplir tous les actes relatifs à l'administration du navire et même donner celui-ci en location. — De Barbieri c. Ricci. — Gênes, 28 février 1890, IV, p. 83.

223. *Copropriété. Quirats. Propriétaire pour son fils et pour son compte. Majorités d'intérêts. Votes*. — Le père, propriétaire d'une certaine quantité de quirats d'un navire et administrateur des biens de son fils mineur, propriétaire lui-même d'autres quirats du même navire, ne peut joindre aux quirats qui lui sont personnels ceux qui appartiennent à son fils, en vue d'atteindre la majorité d'intérêts requise pour être armateur de plein droit aux termes de l'art. 53 du Code de la marine marchande. Il peut donner son vote tant en son nom qu'au nom de son fils, mais les deux votes demeurent distincts et représentent deux propriétés différentes. — Cassation, Turin, 7 novembre 1884, I, p. 408.

224. *Copropriétaires. Absence de majorité. Autorité judiciaire. Pouvoirs*. — S'il est impossible de former une majorité entre les différents coparticipes d'un navire, en ce qui concerne leur commun intérêt, c'est à l'autorité judiciaire, dûment requise à cet effet, qu'il appartient, conformément à l'article 495 du Code de commerce, de prendre les mesures nécessitées par les circonstances. — De Barbieri c. Ricci. — Gênes, 28 février 1890, IV, p. 81.

225 . *Copropriétaire - armateur. Représentant des associés. Assurance du navire. Effet commun. Association mutuelle d'assurance*. — Le copropriétaire-armateur du navire est le mandataire légal de ses associés et le gérant de leurs intérêts pour tout ce qui concerne la navire. Par suite, l'assurance qu'il contracte pour le navire vient s'imprimer sur la tête de ses coassociés, bien que, dans le contrat, leur nom ne soit pas indiqué. La disposition de l'article 421 du Code de commerce s'applique au cas où l'assurance est demandée par un tiers, et non par le mandataire des intéressés. Si l'assurance est faite moyennant l'inscription du navire dans une association mutuelle sur la demande de l'armateur, tous les copropriétaires du navire deviennent associés de cette société et non pas simplement les coassociés de l'armateur qui y rentre. — Corsano Coxiola c. Société mutuelle « la Fiducia Ligure ». — Gênes, 26 mai 1893, IX, p. 626.

226. *Prêt à la grosse. Action réelle. Perte. Force majeure. Responsabilité exclusive du navire*. — Le prêt à la grosse couvrant tous les risques des objets sur lesquels il est établi, le créancier n'a pas d'autre action que l'action *réelle* sur les objets qui ont été engagés à la sûreté du prêt. Quand les objets ont péri par cas fortuit ou par force majeure, la responsabilité personnelle du débiteur ne saurait être engagée. — Wasmulh c. Costa. — Cassation, Florence, 7 avril 1884, I, p. 64.

227. *Prêt à la grosse. Privilège. Navire en cours de route. Intention des parties*. — Au point de vue de la légalité du privilège résultant du prêt à la grosse, le mot *voyage* n'a pas un sens absolu, mais doit être interprété suivant les cas, eu égard à la volonté présumée des parties. En vertu de l'article 509 du Code de commerce, le navire doit être considéré comme en cours de route, toutes les fois qu'il se trouve naviguant dans un lieu éloigné de la résidence des propriétaires ou de leur représentant. Spécialement, si un navire est parti d'Europe pour l'Amérique du Sud, il doit être considéré comme en cours de voyage pendant tout le temps compris entre son départ et son retour en Europe, bien qu'il se soit livré dans l'intervalle à plusieurs opérations de cabotage. — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

228. *Privilège. Absence de droit sur l'assurance*. — En cas de perte, d'un navire, le droit de gage sur ce navire ne passe pas sur le montant de l'assurance. — Mutua Camogliese c. Schiaffino. — Turin, 7 février 1885, I, p. 257 ; Gênes, 30 décembre 1889, V, p. 695.

229. *Saisie conservatoire. Indemnité de secours. Privilège*. — Tout navire *qui n'est pas en cours de voyage* pouvant être saisi dans les cas et suivant les formes ordinaires, pour donner lieu à saisie conservatoire, il

est nécessaire qu'il se présente quelqu'un des cas extrêmes prévus dans la loi commune des usages. La créance pour l'indemnité de secours donné à un navire qui était en détresse, étant privilégiée d'une façon expresse, suit le navire partout où il va, et ne court aucun risque de perdre sa propre garantie. Et ainsi manque pour elle ce caractère d'*extrémité* qui peut seul donner lieu à la saisie conservatoire ; et il en est surtout ainsi quand à la garantie réelle du privilège vient s'ajouter la solvabilité notoire du débiteur. — Hansa Steamship c. Favre et Cie. — Gênes, 6 mars 1885, I, p. 64.

230. *Saisie. Navire en voyage. Nullité.* — En établissant le principe juridique, en vertu duquel le navire prêt à partir ne saurait être saisi ou mis en gage, la loi entend garantir les intérêts de la navigation de préférence à l'action des créanciers. Toute l'économie de la loi qui règle l'affrètement et les rapports juridiques qui en dérivent entre les parties, en cas de rupture ou de retard dans le voyage, explique et montre bien comment le principe de l'insaisissabilité du navire doit s'étendre encore nécessairement au navire en cours de voyage. Toute escale facultative ou forcée ne rompt pas le voyage, de même que le licenciement de l'équipage ou l'enrôlement d'un autre équipage ne sont pas des circonstances qui l'interrompent. Le créancier qui a saisi le navire est passible de dommages-intérêts, en vertu de la déclaration de nullité des actes d'exécution. — Guarnaccia c. de Pasquale. — Catane, 7 juillet 1884, I, p. 61 ; Gênes, 4 mars 1885, I, p. 409.

231. *Cours de route. Eloignement du port d'armement. Saisie possible.* — Le navire peut être arrêté *en cours de voyage* par application de l'article 510 du Code de commerce, toutes les fois qu'il se trouve loin du port d'armement. — Scarfi et Trombetta c. Pappalos. — Cassation Turin, 23 août 1893, X, p. 352.

232. *Saisie. Péremption. Délai. Point de départ.* — Le délai de quarante jours, après lequel, aux termes de l'article 838 du Code de commerce, se périme la saisie du navire, court à partir du jugement qui autorise la vente. — Ditta Fischer et Rechsteiner c. Canavesio. — Venise, 9 mai 1890, VI, p. 338.

233. *Saisie. Demande en soulèvement. Compétence.* — C'est devant la juridiction qui a ordonné la saisie du navire que doit être portée la demande en soulèvement de cette saisie. — Lagresti c. Zerilli. — Catane, 17 avril 1891, VII, p. 459.

234. *Saisie. Créance. Appréciation. Compétence.* — L'autorité judiciaire du lieu où a été effectuée la saisie du navire ne peut être appelée à connaître du mérite de la créance à raison de laquelle cette saisie a été accordée, que si elle est à la fois compétente *ratione materiæ* et *ratione loci*. Ainsi, elle n'est pas compétente pour connaître de la créance résultant d'un contrat d'enrôlement, si ce n'est pas dans le lieu où a été saisi le navire que ce contrat a été conclu, et si, en outre, les parties en cause n'y ont pas leur domicile respectif. Le renvoi fait à cette autorité par le capitaine du port, à la suite d'un désaccord survenu dans le cours de l'arrangement amiable, conformément à l'art. 16 du Code de la marine marchande, ne saurait attribuer une compétence valable à l'autorité judiciaire du lieu de la saisie. — Lagresti c. Zerilli. — Ibid.

235. *Saisie. Revendication. Citation. Inutilité.* — Dans un procès en revendication ou en distraction de meubles saisis, et, par conséquent, même dans le cas où il s'agit d'un navire, il n'est pas nécessaire de citer le débiteur à l'encontre duquel a été exécutée la saisie. — Scarfi et Trombetta c. Pappalos. — Cassation, Turin, 23 août 1893, X, p. 352.

236. *Navire italien. Saisie conservatoire à l'étranger. Autorité compétente. Exécution dans le royaume.* — Lorsqu'il s'agit d'actes de juridiction gracieuse, on doit admettre leur exécution dans le royaume, pourvu qu'ils émanent d'une autorité compétente, sans qu'il soit besoin de rechercher si toutes les formalités, qui sont requises pour les jugements, ont été observées. Spécialement, l'autorité étrangère ayant ordonné la saisie conservatoire d'un navire italien ancré dans un port dépendant de cette autorité, et cette autorité en ayant demandé, par une commission rogatoire, à l'autorité judiciaire italienne l'exécution dans le royaume, le na-

vire étant parvenu clandestinement à lever l'ancre du port où il était sous saisie, l'autorité italienne doit déférer à cette demande.— Cie « The Grand Canary Coaling » c. Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, IX, p. 776 ; X, p. 353.

237. *Vente. Transcription omise par le premier acquéreur. Droits des créanciers.* — Dans la vente des navires, la transcription du contrat est une formalité substantielle, vis-à-vis des tiers, pour le transport de la propriété. En conséquence, tant que la vente du navire n'a pas été dûment transcrite, les créanciers même chirographaires du vendeur, considérés comme des tiers vis-à-vis du nouvel acquéreur, peuvent utilement prendre hypothèque sur le navire et acquérir ainsi des droits préférables à ceux du dernier acquéreur. Il en est ainsi, bien que le vendeur lui-même ait négligé de faire transcrire son acquisition. — Ducci c. Vassallo et Gherarducci. — Florence, 14 juin 1887, IV, p. 343.

Contrà. — Cass. Florence, 15 novembre 1886, II, p. 733.

238. *Art. 490 Code de commerce. Transcription. Applicabilité aux chalands.* — Parmi les petits navires au sujet desquels l'article 490 du Code de commerce exige la transcription sur le registre spécial des contrats de construction, d'aliénation, etc., pour qu'ils produisent effet à l'égard des tiers, il faut comprendre aussi les chalands destinés au chargement ou au déchargement des navires. — Gênes, 25 août 1892, VIII, p. 154.

239. *Exécution forcée. Vente antérieure. Transcription omise. Nullité.* — Si elle n'a pas été transcrite, la vente d'un navire faite antérieurement à l'exécution n'est pas opposable au créancier qui agit par voie d'exécution sur ce navire, qui, d'après les registres spéciaux de la capitainerie du port, serait la propriété du débiteur. — Ibid.

240. *Cession. Transcription. Profit du voyage. Restitution du prix.*— Si le cédant d'une part du navire n'a pas besoin de faire exécuter la transcription nécessaire sur le registre de l'inscription maritime, ni de rendre compte au cessionnaire des profits du voyage, ce dernier peut exiger la restitution du prix qu'il a payé, le cédant n'ayant pas, en ce qui le concerne, exécuté le contrat. — Lavarello c. Crairotto. — Gênes, 18 février 1893, IX, p. 83.

241. *Vente forcée. Affiches. Chargement à bord.* — Le créancier, qui provoque la vente forcée d'un navire où se trouve une partie de cargaison, n'est pas obligé d'indiquer cette circonstance dans les publications, bien qu'elle soit à sa connaissance. En conséquence, l'acheteur est sans action contre lui, à raison de ce fait, même quand, croyant avoir la disposition immédiate du navire, il a été obligé d'attendre le débarquement des marchandises chargées. — Cassa maritima c. Leboffe et Courtès.—Cassation Turin, 22 décembre 1885, II, p. 213.

242. *Vente judiciaire. Frais des enchères. Adjudicataire. Prélèvement. Non-lieu.* — Dans les ventes judiciaires de navires, l'adjudicataire n'a nullement le droit de prélever sur le prix de la vente les frais ordinaires de la procédure de vente aux enchères, comme il arrive dans les ventes d'immeubles, en vertu de l'article 684, 2me alinéa, du Code de procédure civile. Par suite, est pleinement valable et efficace la condition inscrite sur l'affiche que les frais sont à la charge de l'adjudicataire, sans droit à répétition. — Verany c. Gustavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

243. *Navire italien. Mortgage. Droit d'enregistrement.* — Une constitution de gage, faite par deux sujets anglais sur un navire battant pavillon italien, peut donner lieu à un droit d'enregistrement gradué, aux termes de l'article 51 de la loi, et jamais à la taxe proportionnelle de reconnaissance de dette dont parlent l'article 20 de la loi et l'article 28 du tarif. — Palerme, 18 décembre 1891, VII, p. 707.

244. *Marine marchande. Tonnage du Registre. Tonnage effectif.* — Le tonnage du Registre, établi par les experts-jaugeurs, en vertu des articles 262 et suivants du Règlement pour l'exécution du Code pour la marine marchande, est généralement inférieur d'un tiers au tonnage effectif des navires. — Société anonyme de Chauffage et d'Eclairage par le Gaz

c. Elena. — Gênes, 5 décembre 1893, IX, p. 775.

245. *Classe au Registre. Conservation. Equivalent. Suffisance à l'égard de l'assureur*. — Puisque la classe du navire, prévue dans une assurance maritime, entre comme élément substantiel dans l'objet du contrat, il est nécessaire que sa détermination soit précise, irrévocable et formelle, et qu'il résulte de l'acte qu'elle a été considérée comme un élément immuable du contrat même. Si donc il a été stipulé dans un contrat d'assurance, et cela sous peine de nullité, que le navire devait être maintenu à une classe déterminée d'un registre déterminé ou *équivalent*, l'assureur ne peut prétendre s'en affranchir par ce fait que le navire, au moment du sinistre, n'a pas conservé la classe dans laquelle il était inscrit au moment du contrat, pour n'avoir pas été soumis à la vérification périodique exigée, lorsqu'il est certain que le navire, visité par ceux qui sont chargés d'un autre registre, a été trouvé flottant sur l'eau, fourni de tout ce qui est nécessaire à la navigation et prêt à recevoir n'importe quel chargement, une telle déclaration devant réaliser l'*équivalent*. — Cies British and Foreign, La Pugliese, Alto Reno et autres c. Lupi et Tardieu. — Gênes, 4 juillet 1893, IX, p. 304.

246. *Vice propre. Présomption. Navigabilité. Pièces justificatives. Inscription au Registre italien*. — Le vice propre du navire, dont les assureurs son exempts, doit être présumé quand le naufrage ou tout autre sinistre se produit par un temps et une mer calmes, sans aucune autre circonstance expliquant l'événement. L'assuré, à qui il incombe de combattre cette présomption, en démontrant le bon état de navigabilité du navire avant le départ, peut le faire par les certificats délivrés par le capitaine de port, dans les termes des art. 77 et 78 du Code de la marine marchande. L'inscription au *Registro italiano* ne saurait équivaloir, pour atteindre ce résultat, aux documents officiels précités. — Italia et Assureurs c. Campodonico. — Gênes, 25 novembre 1885, II, p. 216.

247. *Innavigabilité. Preuve. Expertise au lieu du sinistre*. — L'innavigabilité du navire est suffisamment établie par une expertise régulièrement faite sur le lieu du sinistre, même à l'étranger, si, d'ailleurs, les assureurs n'apportent pas la preuve contraire. — Consorts Andreis c. Mutua Navale. — Gênes, 3 août 1886, II, p. 736.

248. NORVÈGE.— *Copropriétaire. Part inférieure à la moitié. Mandat d'administrer. Preuve à faire*. — Lorsqu'un des copropriétaires du navire, qui ne possède dans ce navire qu'une part inférieure à la moitié, prétend avoir reçu de ses copropriétaires un mandat irrévocable d'administration, en qualité d'armateur-gérant, c'est à lui à en faire la preuve et, en cas de doute, il peut être révoqué par la majorité.—Christiania, Boc c. Herlofson 15 avril 1891, VIII, p. 436.

249. *Copropriétaire. Désarmement. Partage des voix. Tiers-arbitre*. — D'après les articles 5 et 8 de la loi maritime, en cas de partage des voix pour savoir si le navire doit être ou non désarmé, les copropriétaires doivent faire trancher la difficulté par un tiers-arbitre.— Nils Olsen et Christoffersen Torp c. Suend Thomesen.— Christiania, 30 mai 1885, II, p. 604.

250. *Copropriétaire du navire. Droit d'en demander la licitation. Armateur-gérant*. — Lorsque l'un des copropriétaires du navire s'estime lésé par la manière dont il est administré, il peut demander soit la licitation, soit le rachat du navire par un de ses cointéréssés. Mais l'article 8 du Code maritime, qui lui confère ce droit, ne peut s'appliquer au cas où la demande de mise aux enchères émane de l'armateur-gérant du navire. — Nils Olsen et Christoffersen Torp c. Suend Thomesen. — Ibid.

251. *Vente. Copropriétaire. Droit de préemption. Délai*. — En cas de vente d'une part du navire, le co-armateur, à qui l'article 7 de la loi maritime accorde le droit de préemption relativement à cette part, doit, lorsqu'on vient lui offrir d'user de ce droit, jouir d'un délai raisonnable afin de pouvoir réfléchir sur le parti qu'il doit prendre ; ce droit de préemption lui est, d'ailleurs, accordé afin qu'il puisse n'avoir pour associés que des personnes qu'il agrée. — Boe c. Boroen. — Christiania, 20 août 1889, VI, p. 501.

252. *Copropriété. Vente. Absence*

d'offre aux autres. Exercice du rachat. Prix. Différence. Recours. — Lorsqu'un des copropriétaires d'un navire vend sa part sans l'avoir préalablement offerte aux autres propriétaires du navire, et que ceux-ci, conformément à l'article 7 du Code maritime, le rachètent d'après la taxe fixée par le tribunal, ils peuvent recourir contre le vendeur pour la somme fixée par le tribunal et celle pour laquelle la part du navire a été vendue à l'étranger, puisqu'ils n'auraient dû débourser que cette dernière somme si la part vendue leur avait été offerte. — Boc c. Herlofson. — Christiania, 15 avril 1891, VIII, p. 436.

253. *Copropriété. Vente. Droit de préemption. Violation. Gains manqués. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — L'article 7 du Code maritime norvégien de 1860 n'autorise point le coarmateur, dont le droit de préemption n'a pas été respecté, à réclamer des dommages-intérêts pour les gains dont il n'a pas profité dans l'intervalle de la vente au rachat. — Christiania, 17 décembre 1892, X, p. 105.

254. *Part du navire. Cession d'un tantième. Faillite du cessionnaire. Cédant figurant seul à l'acte.* — L'acquéreur d'une part de navire qui en recède un tantième à un tiers, mais qui a seul figuré dans l'acte d'acquisition, qui touche seul les dividendes afférents à cette part, doit, vis-à-vis de la faillite du cessionnaire, être considéré comme seul propriétaire de la part. — Pedersen c. Simonsen. — Christiania, 22 mai 1886, III, p. 643.

255. *Privilège. Armateur-gérant. Avances pour le navire. Concours avec un créancier hypothécaire.* — L'armateur-gérant doit avoir, pour ses avances, la préférence sur le créancier hypothécaire, lorsqu'il prouve que sa créance ne remonte pas à plus d'un an ; il n'est point nécessaire qu'il présente un règlement séparé pour chacun des voyages entrepris dans l'année. Il ne résulte pas de la loi que le privilège de l'armateur-gérant ne doive s'étendre qu'à la somme représentative de la différence entre ses avances après chacun de ces règlements et ce que le navire a gagné à l'occasion du voyage. — Cour sup. de Christiania, 28 février 1887, IV, p. 586.

256. *Avances au navire. Paiement des salaires du capitaine. Remboursement. Privilège.* — Celui qui, après en avoir été requis par l'armateur-gérant, a payé le salaire de plusieurs mois dû au capitaine et à l'équipage, a le droit d'être remboursé sur le navire lui-même. Il importe peu que, dans la tenue de ses livres, il ait porté ce paiement au compte personnel de l'armateur-gérant et qu'il ait produit sa créance dans la faillite de ce dernier ; il n'y a point là un obstacle à ce qu'il fasse valoir ultérieurement son droit sur le navire. — Axel Herlofsen c. Petersen. — Christiania, 24 novembre 1889, VI, p. 491.

257. Pays-Bas. — *Sauvetage. Saisie. Destinataire. Caution. Absence de droit à mainlevée.* — Des sauveteurs ayant fait opérer, pour s'assurer le paiement de leur salaire, une saisie-arrêt sur le navire et la cargaison, à la charge du capitaine, le destinataire, quoiqu'ayant fourni une caution suffisante, n'a, ni en vertu de l'article 732 du Code de procédure civile, ni en vertu de l'article 548 du Code de commerce, le droit de réclamer la mainlevée de ladite saisie. — Vereenidge Schrœfsleepdienst c. A. P. — Leuwarden, 12 juin 1889, V, p. 401.

258. Suède. — *Fournitures. Armateur-gérant. Paiement par lettres de change. Absence de privilège.* — L'armateur-gérant, qui s'est engagé à régler des fournitures de charbon au moyen de traites mensuelles, n'a confié au fournisseur aucun privilège sur le navire et le fret, sa dette ayant été novée par la simple acceptation des traites, lesquelles forment désormais les seuls titres opposables aux créanciers de sa faillite. — Sundstrom c. Sand. — Cour supr. de Suède, 1er août 1889, V, p. 423.

259. Tunisie. — *Insaisissabilité. Condition. Production des expéditions.* — Pour qu'un navire soit insaisissable comme étant prêt à faire voile, il faut que le capitaine soit muni de ses expéditions ; le fait de partir sur lest ne dispense pas le capitaine d'avoir à bord l'acte de nationalité du navire, le rôle d'équipage, la patente de santé et la quittance des droits de port. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Tunis, 25 octobre 1893, X, p. 110.

260. *Navire en rade. Sortie sans ses expéditions. Saisissabilité.* — Un navire peut être saisi dans une rade, aussi bien que dans un port, à moins qu'il ne soit prouvé : qu'au moment de la saisie, le navire, venant d'un port intérieur, se bornait à traverser la rade pour gagner la haute mer, ou bien qu'il ne s'y était arrêté qu'accidentellement pour attendre, par exemple, un vent favorable afin de prendre le large. En vertu des principes qui précèdent, on doit déclarer saisissable un navire qui a quitté le port de Tunis sans être muni de ses expéditions et simplement pour aller faire son lest en rade de La Goulette, où cette opération devait s'accomplir dans des conditions moins onéreuses qu'à Tunis. — Cap. Scopinich c. cap. Poudikos. — Tunis, 23 décembre 1893, X, p. 106.

261. *Saisie conservatoire. Ordonnance du président. Suffisance.* — Pour faire procéder à la saisie conservatoire d'un navire, il n'est pas nécessaire d'être porteur d'un titre authentique, d'une lettre de change ou d'un billet à ordre. Ladite saisie peut également avoir lieu, d'après l'article 417 du Code de procédure civile, en vertu d'une ordonnance rendue par le président du tribunal de commerce, et ce magistrat reste libre d'apprécier les circonstances qui peuvent rendre la saisie nécessaire. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Tunis, 25 octobre 1893, X, p. 110.

262. *Saisie conservatoire. Procès-verbal. Nom de l'armateur. Mention non essentielle.* — En matière de saisie de navire, l'obligation faite à l'huissier de mentionner dans son procès-verbal le nom de l'armateur atteint par la saisie doit être interprétée moins rigoureusement pour les saisies conservatoires que pour les saisies-exécutions. En effet, les saisies conservatoires n'ont pas besoin d'être validées et elles exigent une grande rapidité, qui serait souvent inconciliable avec les difficultés que peut rencontrer l'huissier pour avoir communication de l'acte de nationalité du navire. Il suffit qu'il n'y ait pas d'erreur sur l'identité du bâtiment saisi, d'autant plus que le saisissant, après avoir obtenu un jugement de condamnation, ne pourra pas faire procéder à la vente sans avoir fait dresser un nouveau procès-verbal de saisie, précédé d'un commandement et dans lequel il lui suffira de rectifier les erreurs commises dans le premier, en supposant, d'ailleurs, que l'omission du nom de l'un des copropriétaires du navire dans un procès-verbal de saisie conservatoire puisse constituer une nullité de procédure facultative en Algérie et en Tunisie, conformément à l'article 69 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 et à l'article 7 de la loi du 27 mars 1883. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Idid.

263. *Saisie conservatoire. Demande en validité ou mainlevée. Tribunaux de commerce. Incompétence.* — Les tribunaux de commerce sont incompétents pour connaître d'une demande en validité ou en mainlevée de saisie conservatoire pratiquée sur un navire, en vertu d'une ordonnance de leur président. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

264. *Vente sur saisie. Jugement fixant jour et conditions. Opposition. Appel. Signification.* — Le jugement qui fixe le jour et les conditions de la vente d'un navire saisi n'est pas susceptible d'opposition. Mais ce jugement ne peut pas être exécuté sans avoir été signifié au débiteur, car il est susceptible d'appel. — Raboutet c. Malizia et Bongarts. — Tunis, 11 novembre 1892, VIII, p. 441.

Voir aussi : *Abandon, Abordage fluvial, Abordage maritime, Affrètement, Affréteur, Armateur, Assistance maritime, Assurance maritime, Avarie commune, Chargement, Copropriétaire de navire, Délégation, Engagement, Etranger, Faillite, Gens de mer, Privilège, Radoub, Saisie, Sauvetage, Vente, Vente à livrer.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 88, 89, 183, 184.
Abordage, 50, 163, 193.
Acte authentique, 107.
Acte de nationalité, 83, 112, 147.
Affiches, 241.
Agent, 169.
Appel, 264.
Appontement, 74.
Arbitrage, 249.
Armateur, 100, 262.
Armateur-gérant, 250, 255, 258.
Arrimage, 8, 76.
Assistance, 229.
Assurance, 197, 225, 228.
Assureur, 128, 129, 245.
Avances, 176, 255, 256.
Avarie, 202.
Avitaillement, 9.
Bateau d'intérieur, 185.
Bateau-porteur, 205.
Bateau-réserve, 164.
Bâtiment de côte, 209.
Bâtiment de mer, 4, 12, 88 et s., 164, 183, 184.
Bâtiment de pêche, 92, 127, 128.

Blocus, 41.
Board of Trade, 177.
Câbles, 28.
Cabotage, 128.
Canal de Suez, 205.
Canot, 206.
Capitaine, 116, 117, 168, 172, 173, 256.
Carénage, 11, 217.
Caution, 138, 179, 195, 257.
Caution « judicatum solvi, » 152.
Certificat de visite, 155, 156.
Cession, 86, 240, 254.
Chaland, 89, 90, 105, 238.
Charbon, 162, 212,
Chargement, 24.
Charte-partie, 180.
Chose jugée, 113.
Chronomètre, 214.
Colonie, 33.
Commandement, 29, 207.
Commission du Danube, 64.
Compétence, 95, 96, 100, 110, 138, 139 et s. 193, 194, 218, 233, 234, 236, 263.
Congédiement, 116.
Congrès d'Anvers, 5.
Congrès de Bruxelles, 4, 6.
Congrès de Washington, 1 et s.
Consignataire, 77.
Construction, 10 et s., 66, 67, 78, 95 et s., 125, 126, 167, 183.
Consul, 145.
Contravention, 27, 136.
Contredit, 196.
Copropriété, 14, 46, 79, 111 et s., 146, 168 et s., 182, 201, 218, 222 et s., 248 et s.
Correspondance, 108.
Déchargement, 24, 35, 36.
Délaissement, 199.
Démolition, 11.
Dernier voyage, 127 et s.
Désarmement, 249.
Désignation, 1.
Dock flottant, 208.
Domicile, 198.
Douane, 17, 21, 109, 136.
Droits, 15, 74, 215.
Droits de quai, 28.
Eaux intérieures, 59.
Eaux maritimes, 26.
Echange, 85.
Echouement, 64, 89.
Emprunt, 174.
Enchères, 242.
Environ, 165.
Equipage, 130.
Essai, 101, 144.
Etat, 10, 89, 145.
Etranger, 18, 75, 110, 131, 132, 138, 140, 141, 143, 152, 161, 174, 179, 181, 188, 195.
Expertise, 247.
Faillite, 92, 98, 254.
Faux, 82.
Force majeure, 226.
Forfait, 98, 99, 125.
Fournisseurs, 125 et s., 175, 187, 212, 258.
Frais, 162, 242.
Franchise, 51.
Francisation, 16, 27, 109.
Fret, 189.
Gage, 37, 56, 160, 186.
Garantie, 97, 101.
Gens de mer, 178, 188.
Gréement, 67.
Héritiers, 114, 115.
Hypothèque, 14, 18, 19, 42, 83, 132, 133, 149, 189, 204, 255.
Immatriculation, 17.
Importation, 206.
Incendie, 24.
Innavigabilité, 153 et s.
Intérêts, 18.
Inventeur, 151.
Jauge, 20, 21, 57, 62, 70, 165.
Jugement, 264.
Lestage, 21.
Lettre de change, 173, 258.
Licitation, 113 et s., 218, 250.
Livret, 52, 220, 221.
Lloyd, 103.
Locus regit actum, 160, 243.
Loi allemande, 158, 161.
Loi anglaise, 159.
Loi du lieu d'exécution, 160.
Loi du pavillon, 203, 211.
Loi étrangère, 188.
Loi territoriale, 190.
Machine à vapeur, 22, 175.
Majorité, 112, 223, 224.
Manager, 170.
Marchandise, 38.
Marine marchande, 244.
Marque, 1.
Marque de charge, 2.
Martinique, 94.
Mécanicien, 23.
Merchant shipping Act, 181.
Mortgage, 158, 159, 190, 243.
Mouvement, 24.
Navigabilité, 3, 246, 247.
Navire de commerce, 29, 40, 70, 71, 72, 76.
Navire de guerre, 71, 72, 163.
Navire de plaisance, 93, 95, 96.
Naufrage, 25.
Nullité, 178, 230, 239.
Officier sanitaire, 213.
Paquebot-poste, 30, 48,
Parquet, 143.
Part, 86, 87, 114, 240, 254.
Passager, 47.
Patente, 75.
Pavillon, 40.
Péremption, 232.
Plan, 99.
Pontée, 180, 181.
Port, 10, 75.
Port d'attache, 132.
Port de Brême, 35
Port de Hambourg, 36.
Port de Nantes, 24.
Port de refuge, 39.
Portée, 102.
Préemption, 86, 253.
Prescription, 111, 188.
Prêt à la grosse, 131, 188, 226, 227.
Prime, 12, 104-106.
Privilège, 55, 121 et s., 149, 160, 162, 172 et s., 187, 188, 190, 203, 210, 211, 214 et s., 220, 221, 227 et s., 255, 256, 258.
Propriété, 5, 6, 61, 84, 107 et s., 134, 175, 200, 219.
Purge, 122, 126.
Quai, 74.
Quai libre, 215.
Quarantaine, 41.
Quasi-délit, 142.
Quirat, 223.
Rade, 260.
Radoub, 217.
Référé, 195.
Registre, 83, 159, 219, 241 et s.
Règlementation du travail, 44.
Règles de Hambourg 38 et s.
Règles d'York et d'Anvers, 7.
Remorqueur, 88, 157. 183, 184.
Réparations, 170, 174.
Réquisition, 31.
Rivière, 59.
Rôle d'équipage, 27.
Saisie, 34, 56, 80, 81, 119, 120, 133 et s., 177 et s., 191, 194 et s., 230 et s., 257, 259, 260, 264 et s.
Saisie-arrêt, 118.
Saisie conservatoire, 139 et s., 192, 193, 229, 236, 261 et s.
Salaire, 168, 178, 188, 207, 256.
Sauvetage, 184, 257.
Séquestre, 211.
Service postal, 135 et s., 155.
Société, 109, 182, 218 225.
Solidarité, 111, 182.
Stationnement, 24.
Succession, 114, 152.
Surenchère, 34.
Surprime, 13.
Télégraphe, 27.
Tirant d'eau, 102.
Tonnage, 32, 102, 134, 244.
Transbordement, 39.
Transcription, 133, 147, 204, 237 et s.
Vente, 18, 33, 34, 42, 56, 65, 85, 100, 121, 144 et s., 161, 171, 199 et s., 237 et s., 254 et s., 264.
Vente à livrer, 98, 99.
Vente aux enchères, 149, 150.
Vice propre, 246.
Visite, 49, 144.
Vitesse, 101.
Voyage, 18, 123, 229 et s.
Yacht, 134, 209.

NICARAGUA.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — IV, p. 618.

NOLISSEMENT. — Voir: *Affrètement*.

NORVÈGE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — V, p. 154.

CHAPITRE II
Doctrine.

2. Décret relatif au jaugeage des navire. — IX, p. 795.

3. Traité de commerce et de navigation avec le Mexique (15 décembre 1885). — III, p. 793.

4. De la nomination et du congé-

diement du capitaine dans le droit norvégien c. M. L. Beauchet).— V, p. 411.

5. Du droit de rétention pour le capitaine pour le paiement du fret dans le droit norvégien (M. L. Beauchet). — VI, p. 497.

6. Du privilège de l'équipage relativement à son salaire dans le droit norvégien (M. L. Beauchet). — VI, p. 493.

NULLITÉ. — Voir : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assistance maritime, Assurance maritime, Avarie, Capitaine, Chargement, Charte-partie, Connaissement, Douane, Echouement, Expertise, Fin de non-recevoir, Fret, Gage, Jugement, Navigation, Navire, Police d'assurance, Prêt à la grosse, Privilège, Remorquage, Saisie, Sauvetage, Serment, Vente, Vente à livrer.*

O

OBLIGATION.

1. FRANCE.— *Cause illicite. Nullité. Office de courtier. Prix payé. Répétition*. — La cession d'une part d'office de courtier maritime a une cause illicite. Elle est nulle et de nul effet. En conséquence, le paiement volontaire fait par le cessionnaire est sujet à répétition. La société ou la communauté de fait, constituée pour l'exploitation d'un tel office, est également nulle et de nul effet. La maxime : *nemo auditur propriam turpitudinem allegans* est contraire à l'art. 1131 du C. civil. Le paiement fait en exécution d'une obligation illicite n'est pas l'acquit d'une dette d'honneur. — Lanoe c. Montfort. — Cass., 18 janvier 1887, II p. 513 ; Caen, 18 janvier 1888, III, p. 538.

2. *Fraude. Allégation. Preuve formelle nécessaire.* — Des allégations de complicité de dol ou de fraude ne peuvent être admises par la justice, qu'à la condition d'être formellement démontrées. — Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

3. BELGIQUE. — *Divisibilité. Caractère. Appréciation.* — Les tribunaux, pour juger de la divisibilité ou de l'indivisibilité d'une obligation, doivent avoir égard non seulement à la nature de la chose ou du fait promis, mais surtout à la volonté des parties contractantes.—Kennedy et Hunter c. Van Der Laet et Cie.

Voir aussi : *Acte, Assistance maritime, Capitaine, Courtier maritime, Mandat, Sauvetage.*

OCTROI DE MER.

CHAPITTE I
Doctrine.

1. FRANCE. — Algérie. Décret relatif à la perception. — I, p. 459 ; IV, p. 390 et 789.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. FRANCE.— *Ile de la Réunion. Arrêtés du gouverneur. Excès de pouvoir.* — Sont illégaux les arrêtés du gouverneur de l'île de la Réunion, des 13 décembre 1850 et 15 octobre 1851, qui ont établi, à la frontière de l'île, sur certaines marchandises, la taxe d'importation dite *octroi de mer*. Cette taxe, en effet, n'est pas un droit d'octroi proprement dit, mais une taxe douanière de la compétence exclusive du pouvoir législatif métropolitain. — Communes de la Réunion c. de Rontaunay et Lebeaud. — Cass., 11 mars 1865, I, p. 97 ; Paris, 20 juillet 1887, III, p. 159.

3. MARTINIQUE. — *Arrêté du gouverneur. Illégalité. Poursuites contre les communes.* — La taxe d'importation, connue sous le nom de droit d'octroi, perçue à

l'entrée par mer des marchandises de toute provenance, affecte le régime commercial de la France avec la colonie : à ce titre, elle ne pourrait être établie que par une loi de l'Etat. Les arrêtés de l'autorité locale qui l'ont instituée et qui en répartissent annuellement le produit entre toutes les communes de l'île sont, dès lors, inconstitutionnels. Par suite, est fondée la demande en remboursement dirigée contre la commune qui a bénéficié de la perception illégale. La législation a été modifiée sur ce point par le sénatusconsulte du 4 juillet 1866, qui confère au Conseil général de chacune des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, le pouvoir de voter les tarifs d'octroi de mer et de douanes. — Commune de Saint-Pierre c. divers. – Martinique, 6 juin 1888, IV, p. 264.

OFFICIERS DE L'ETAT. — Voir : *Capitaine, Gens de mer.*

OFFICIERS DE NAVIRE DE COMMERCE. — Voir : *Armateur, Brevet, Gens de mer, Second.*

OFFICIERS DE PORT. — Voir : *Amarrage, Capitaine, Déchargement, Force majeure, Port, Quai, Sauvetage, Voirie.*

OIGNONS. — Voir : *Assurance maritime.*

OPIUM. — Voir : *Contrebande, gens de mer.*

OPPOSITION. — Voir : *Appel, Capitaine, Jugement, Navire, Vente.*

ORDONNANCE.

1. ITALIE. — *Juge délégué. Exécution provisoire de ses ordonnances.* — Le droit pour le juge délégué d'ordonner l'exécution provisoire de ses ordonnances nonobstant opposition ne peut s'exercer qu'en vertu de ces ordonnances mêmes. — Oaches c. Profumo, Mingotti, Mackenzie et Cie. — Gênes, 23 juin 1894, X, p. 346.

2. *Ordonnance sanitaire. Fermeture des ports. Défaut d'interprétation de cette ordonnance. Capitaine. Responsabilité.* — Quand une ordonnance sanitaire décrète la *fermeture d'un port* pour les provenances d'un pays atteint par une épidémie, on doit faire décider quelle est la portée de cette expression, afin de savoir si les marchandises de cette provenance seront matériellement repoussées, ou s'il s'agit d'une *fermeture commerciale*, qui admet la purge de la quarantaine dans un lazaret. Si un navire, en vertu d'une pareille ordonnance, a été repoussé matériellement des eaux territoriales d'une nation, le capitaine est en faute vis-à-vis des passagers et des chargeurs, si, avant le départ et alors que l'ordonnance était rendue, il n'a pas provoqué une interprétation officielle de la portée des termes précités. — Gênes, 13 juillet 1885, I, p. 660.

Voir aussi : *Ajournement, Compétence, Consul, Innavigabilité, Navire, Relâche, Vente, Saisie.*

ORDONNANCE KHÉDIVIALE. — Voir : *Jugement.*

ORDRE PUBLIC. — Voir : *Armateur, Capitaine, Compétence, Connaissement, Fin de non-recevoir, Jugement.*

OUVRIER. — Voir : *Accident, Déchargement.*

P

PACOTILLE. — Voir : *Capitaine*.

PAILLASSONS.— Voir : *Connaissement, Destinataire*.

PAPIERS DU BORD.

1. France. — Navires livrés à l'Etat dans un port autre que celui de leur construction. Papiers qui doivent être à bord pendant la traversée. (Circ. du 24 septembre 1886).— III, p. 244.

PARAGUAY.

1. Droits d'importation. Paiement. — VIII, p. 500.

PARQUET. — Voir : *Enquête*.

PASSAGER.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Liste des passagers. Modèles. Formes. Indication. (Circ. du 23 janvier 1886. — II, p. 231.
2. Espagne. — Principes du Code de commerce espagnol. — IV, p. 507.
3. Règlement des conditions auxquelles sont soumis les navires ou vapeurs long-courriers, qui transportent des passagers. (Ord. royale du 8 janvier 1890). — V, p. 591.
4. Etats-Unis. — Transport des passagers par mer. (Loi du 3 août 1882). — II, p. 508, 757.
5. Italie. — Disposition du Code de commerce italien. Législation comparée. — I, p. 569.
6. Pays-Bas. — Principes du Code de commerce. — VIII, p. 502.

CHAPITRE II
Doctrine.

7. Transport. Contestations. Loi applicable. (M. Jacobs). — I, p. 666.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

8. France. — *Abandon en route. Aliénation mentale*. — Lorsqu'un voyageur n'a donné, pendant la traversée, que des signes d'aliénation mentale momentanés, le capitaine n'a pu le laisser en route et le mettre à terre sans engager la responsabilité de l'armateur, l'état de ce voyageur ne justifiant pas une aussi grave mesure. — Messageries Maritimes c. Bastoul.— Cass., 8 juillet 1886, II, p. 137.
9. *Accident. Escalier. Rampes. Eclairage suffisant. Armateur. Irresponsabilité*. — L'escalier des navires doit être muni de rampes et convenablement éclairé; si ces deux conditions sont réunies, la Compagnie de navigation n'encourt aucune responsabilité pour les accidents qui peuvent arriver aux passagers à la montée ou à la descente de cet escalier. — Demoiselle Fischer c. Cie Transatlantique et Leclerc. — Hâvre, 5 décembre 1889, V, p. 628.
10. *Prix des places. Impôt. Bateaux naviguant sur fleuve et sur mer*. — L'impôt du dixième des prix de places, pour le transport des voyageurs, est dû par les navires qui circulent dans les embouchures des fleuves. La navigation dans les embouchures est assujettie audit impôt, même si une partie du trajet s'opère dans des eaux classées comme eaux maritimes. — Contributions indirectes c. Marin et Cie de Navigation de la Basse-Loire. — Angers, 26 janvier 1888, III, p. 682.
11. *Billet de passage. Loi des parties*. — Le billet de passage délivré par le transporteur au passager règle les conditions du transport, au même titre que les connaissements pour les marchandises, et ses énonciations font la loi des parties. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén.

Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

12. *Billet de passage. Responsabilité limitée. Clause licite. Faute du transporteur.* — La clause insérée sur un billet de passage et par laquelle une compagnie de navigation limite sa responsabilité est licite et doit produire tous ses effets, alors même qu'une faute déterminée serait prouvée à la charge de cette compagnie. — Cie Gén. Transatlantique c. Sébénico. — Cassation, 25 juillet 1892, VIII, p. 15.

13. *Billet de passage. Responsabilité limitée. Absence de dol.* — La limitation de la responsabilité du transporteur, fixée par le bulletin de passage, doit être maintenue, s'il n'est pas établi que la perte des colis a été occasionnée par des agissements dolosifs du transporteur. — Comité des Assureurs de Hambourg c. Cie Gén. Transatlantique. — Seine, 12 juillet 1888, IV, p. 269.

14. *Billet de passage. Responsabilité limitée. Bagages. Perte.* — La clause imprimée sur le billet de passage, aux termes de laquelle il ne peut être alloué à un voyageur, en cas de perte de ses bagages, une somme supérieure à 250 francs en espèces, est valable ; elle doit être considérée comme un forfait intervenu entre le passager et la compagnie de navigation. — Cie Gén. Transatlantique c. Chaigne. — Cassation, 2 avril 1890, VI, p. 5. — Cie Transatlantique c. Schimpf ; — Cassation, 12 juillet 1893.

15. ETATS-UNIS. — *Blessure reçue à bord. Médecin du bord. Négligence. Armateur. Responsabilité.* — Lorsqu'un chirurgien est choisi pour faire le service du bord, les propriétaires du navire sont tenus d'apporter dans ce choix le soin et la prudence nécessaires. Mais, s'ils sont responsables de leur imprudence dans le choix du docteur, ils n'ont pas à répondre des fautes ou de la négligence que peut apporter ce docteur dans les soins qu'ils donnent aux malades. Notamment, le passager qui agit contre une Compagnie de navigation en réparation des dommages à lui causés par l'imprudence ou la négligence du docteur qui l'a soigné, à propos d'une blessure reçue à bord, doit être débouté de sa demande quand il n'est pas prouvé que la Compagnie ait commis une faute dans le choix de ce docteur et quand les rapports des experts sur le traitement appliqué au blessé sont du reste contradictoires. — Laubheim c. Netherland Steamship Cie. — New-York, 18 octobre 1887, III, p. 624.

16. *Prix des places. Impôt. Etat de Pensylvanie. Navires allant dans d'autres ports que ceux dudit État. Taxe inconstitutionnelle.* — Taxer les recettes brutes d'une Compagnie pour un transport fait en dehors des limites de l'Etat est une chose équivalente au fait de taxer l'industrie elle-même. Or, le pouvoir de réglementer une pareille taxe, étant de la compétence du Congrès, n'appartient pas à l'Etat de Pensylvanie qui ne peut pas faire indirectement ce qu'il ne pourrait faire d'une façon directe. — Philadelphia and Southern Mail Steamship Company c. Etat de Pensylvanie. — Cour sup. des Etats-Unis, 27 mai 1887, III, p. 227.

17. ITALIE. — *Impossibilité d'approcher du port de destination. Capitaine. Prévision avant le départ. Retour. Action en dommages-intérêts. Base. Faute du capitaine. Prescription. Point de départ.* — L'action du passager contre l'armateur en vue d'obtenir des dommages-intérêts pour le fait par le capitaine d'avoir entrepris le voyage bien qu'il sût avant le départ que le navire ne pourrait pas, comme cela a eu lieu en fait, approcher au port de destination à cause de ce que ce port avait été déclaré fermé par l'autorité supérieure de l'endroit par mesures sanitaires, n'est pas une action fondée sur le contrat d'affrètement, mais sur le fait reproché au capitaine (art. 496 Code de commerce, 1151 et suiv. Code civil). Donc, n'est pas applicable à cette action la prescription annale dont s'agit à l'article 924 du Code de commerce. Quand même cette prescription lui serait applicable, l'expiration du terme ne devrait courir, dans l'hypothèse ci-dessus, que du jour où le navire, n'ayant pu entrer au port de destination, est rentré au port de charge. — Costelli et Ghislandi c. Matteo Bruzzo et autres. — Gênes, 20 juillet 1893, IX, p. 308.

18. TUNISIE. — *Bagages non en-*

registrés. Vol. Dépôt nécessaire. Armateur. Responsabilité. — Le dépôt dans un paquebot, par un passager, des bagages, objets et valeurs l'accompagnant doit être considéré comme nécessaire, et, dès lors, la Compagnie de navigation est, par assimilation à l'hôtelier ou aubergiste, responsable, aux termes des art. 1952 et 1953 du C. civ., du vol de ces bagages non enregistrés et des espèces, bijoux et objets précieux qu'ils lui aient été déposés ou non.— Mouraud c. Cie Gén. Transatlantique.— Tunis, 27 février 1890, VI, p. 214.

Voir aussi : *Armateur, Commissionnaire de transports, Navigation.*

PAVAGE. — Voir : *Consignataire du navire, Déchargement.*

PAVILLON.

1. FRANCE. — Assimilation des pavillons. Convention avec le Portugal. Circulaire du 18 septembre 1885. — I, p. 440.

2. ALLEMAGNE. — Loi du 15 avril 1885. — I, p. 213.

3. EGYPTE. — *Bateaux-porteurs. Pavillon ottoman. Lettres patentes. Droit d'importation.*— Le fait que des bateaux-porteurs arrivent en Egypte sous pavillon ottoman et munis de lettres patentes délivrées par l'ambassadeur turc du pays dans lequel ils ont été construits, ne saurait les soustraire à la règle générale d'après laquelle tous les produits du sol ou de l'industrie importés soit par des étrangers, soit par des indigènes, sont assujettis à un droit de 8 0[0. Ce droit d'importation est essentiellement distinct de la taxe de pavillon. — Douanes Egyptiennes c. Cie Universelle du Canal de Suez. — Trib. et Cour d'Alexandrie, 18 mai 1886, et 9 février 1887, II, p. 204 et 727.

Voir aussi : *Hypothèque maritime, Gens de mer.*

PAYS-BAS.

1. Affrètement. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 502.
2. Capitaine. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 236.
3. Connaissement. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 512.
4. Equipage. Engagement. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 244.
5. Navires. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 231.
6. Passagers. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 638.
7. Propriétaires de navire. Code de commerce. Principes. — VIII, p. 234.
8. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — V, p. 158.
9. Arrêté pour prévenir l'abordage dans les eaux du royaume. — IX, p. 795.
10. Règlement sur les pilotes et les ports. — II, p. 712.
11. Convention de commerce avec la France. — I, p. 284.
12. Convention avec la France. Assimilation des pavillons. — I, p. 440.

PÊCHE.

CHAPITRE I

Législation.

1. FRANCE.— Contraventions. Commiss. de l'inscription maritime. Droit de poursuite directe (Circulaire du 19 février 1886). — II, p. 231.
2. Bidassoa. Convention entre la France et l'Espagne. Promulgation (Décret du 31 octobre 1886). — II, p. 503.
3. Eaux françaises et algériennes. Italiens. Déchéance. Mesures provisoires (Dép. des 22 juillet et 7 août 1886). — II, p. 235.
4. Eaux territoriales de France et d'Algérie. Pêche. Etrangers. Interdiction (Loi du 1er mars 1888). — III, p. 789.
5. Pêche dans la mer du Nord. Convention internationale de La Haye. — IV, p. 493.
6. Pêche côtière. Contraventions. (Circulaire du 6 octobre 1887).— IV, p. 486.
7. Pêche côtière. Bateaux étrangers. Mer territoriale française. Police de la navigation (Décret des 19 et 22 août 1888. — IV, p. 495.
8. Pêche côtière. Limites de la mer territoriale française en Algérie (Décret du 9 juillet 1888.—IV, p. 493.
9. Pêche côtière en Algérie. Etrangers. Interdiction (Loi du 1er mars 1888. — IV, p. 492.
10. Bateaux de pêche en Algérie

(Arrêté du 5 mai 1888).— IV, p. 493.

11. Terre-Neuve. Iles St-Pierre et Miquelon. Dépôt momentané. Conditions. Membres de la commission de surveillance (Décret du 26 juillet 1886). — II, p. 243.

12. Etablissements. Concessions. Avis du ministre (Circulaire du 2 décembre 1886). — III, p. 244.

13. Etablissements de pêche. Demandes de création et d'exploitation (Circulaire du 2 février 1888). — IV, p. 490.

14. Navigation de plaisance. — I, p. 445.

15. Navires de plaisance montés par des inscrits maritimes. Pêche avec tous engins. Conditions (Circulaire ministérielle du 2 janvier 1888).— III, p. 488.

16. Pêche de la morue. Armement. — IV, p. 489.

17. Pêche de la morue. Hommes d'équipage. Minimum. Réduction (Décret du 12 janvier 1888). — III, p. 789.

18. Pêche de la sardine. Règlementation (Décret du 21 janvier 1888). — IV, p. 488.

19. Pêche du hareng. Campagne de 1888. (Décret du 31 mai 1888). — IV, p. 493.

20. Pêche du sprat. Règlementation (Décret du 2 juin 1888). — IV, p. 493.

21. Police de la pêche côtière en Algérie (Décret du 5 mai 1888). — IV, p. 492.

22. Autriche. — Ordonnance du ministre du commerce —I, p. 560.

23. Espagne. — Port de Rota. Thons. Pêche. Licence (Ord. royale du 18 avril 1886). — II, p. 245.

CHAPITRE II

Doctrine.

24. France. — Produits éventuels de la pêche. Primes d'exportation ou d'importation. Assurance permise (M. Desjardins). — III, p. 139.

CHAPITRE III

Jurisprudence.

25. France. — *Arts traînants. Emploi à moins de trois milles des côtes. Tolérance. Vapeurs armés en plaisance. Inscrits maritimes.* — La tolérance, qui serait accordée par l'autorité maritime aux pêcheurs de profession, de pêcher aux arts traînants à une distance moindre de trois milles des côtes, ne saurait constituer un droit. Cette tolérance ne peut, dans tous les cas, s'étendre aux navires à vapeur armés en plaisance, bien qu'ils soient montés par des marins inscrits ; elle ne s'applique qu'aux bateaux de pêche proprement dits. — Ministère public c. G. et M. — Toulon, 4 octobre 1887, III, p. 456.

26. *Bâtiment de pêche. Navire de commerce. Patron. Commerçant. Faillite.* — Les bâtiments armés pour la pêche sont des bâtiments de commerce ; dès lors, le patron d'un bateau de pêche se livrant habituellement à l'exercice de la pêche est commerçant et, comme tel, peut être déclaré en faillite, s'il est en état de cessation de paiements. — Grandinot c. Toutain et Faillite Toutain. — Caen, 24 février 1892, VIII, p. 40.

27 *Convention internationale du 6 mai 1882. Loi du 15 janvier 1884. Promulgation. Condition suspensive. Accomplissement annoncé par voie d'affiches. Contravention. Constatation par les commandants de bâtiments. Croiseurs. Prescription. Point de départ.*— Rien ne s'oppose à ce qu'une loi contenant une condition suspensive à son exécution soit promulguée aussitôt votée, avec la convention internationale consacrant la condition suspensive et avant que cette condition ait été accomplie. Cette loi ne devient exécutoire que le jour où il est donné connaissance aux intéressés, et par voie d'affiches seulement, que, la condition étant accomplie, la loi est mise en vigueur ; les affiches annonçant aux intéressés cette mise en vigueur sont suffisantes pour rendre exécutoires la loi et la convention antérieurement promulguées par leur insertion au *Journal officiel*, et cela, alors même que cette publication, restreinte à un territoire, n'émanerait pas du chef du pouvoir exécutif, mais par exemple d'un commissaire de l'inscription maritime (avis du conseil d'Etat de prairial an XIII). La loi du 15 janvier 1884, sur la pêche maritime (art. 3), faisant courir la prescription de trois mois qu'elle établit, à partir du jour où la contravention aura été constatée, a entendu parler d'une constatation

faite dans les termes combinés des art. 4 de la loi et 26 de la convention internationale du 6 mai 1882, c'est-à-dire d'une constatation faite par les commandants de bâtiments croiseurs des puissances signataires de ladite convention. Ces dispositions excluent la constatation faite par un commissaire de police ou tout autre agent de la nation à laquelle appartient le commandant qui a reconnu l'infraction. Conséquemment, la prescription dudit art. 3 ne court pas du jour de la dénonciation des faits au commissaire de police, mais seulement du jour où le commandant du bâtiment croiseur a lui-même dressé le procès-verbal.— Julien c. Ministère Public. — Cassation, 30 octobre 1885.

Contrà. — Boulogne, 25 février 1885, I, p. 353 et 114.

28. *Pêche à la part. Armateur. Perte totale. Abordage. Indemnité. Administration de la Marine. Part de pêche.* — Quand un navire est armé pour la pêche à la part, la part de l'équipage ne peut être assurée. Par suite, si le navire vient à périr par abordage, et si son armateur obtient de l'armateur du navire abordeur une indemnité pour excédent de pêche, l'Administration de la Marine ne peut prétendre à une fraction de la somme ainsi encaissée comme représentant en partie les salaires ou la part de l'équipage. — Beust et fils, Vve Blondel et consorts c. Administration de la Marine. — Granville, 29 mars 1889, V, p. 230.

29. *Pêche aux éponges. Monopole. Fermier. Règlements tunisiens. Usages locaux. Navire étranger. Eponges. Confiscation. Dommages-intérêts.* — La seule faculté expressément impartie par leur cahier des charges aux fermiers des droits sur la pêche aux éponges dans les eaux tunisiennes, pour garantir les intérêts de leur fermage, est celle de garder à leurs frais et risques les côtes, la mer et l'intérieur des villes, et d'exercer une surveillance sur les redevables. Ils tiennent, en outre, d'une pratique, confirmée par l'usage et justifiée par les nécessités d'une utile exploitation, certains droits, tels que ceux de faire des perquisitions à bord des bateaux, d'y pratiquer préventiment et provisoirement la saisie de produits suspects et de placer des surveillants à bord des embarcations destinées à la pêche des éponges. Mais ils ne sauraient être autorisés, dans aucun cas, en se fondant sur une prétendue délégation de l'autorité, à se livrer à des actes d'exécution ayant un caractère de réparation civile ou un caractère pénal, tels que confiscation d'éponges, opérée à bord d'un navire étranger dans les eaux de la Régence, sans le contrôle des juridictions locales et sans entente préalable avec le gouvernement tunisien, alors surtout qu'ils ne prouvent pas que les éponges par eux confisquées soient des éponges de contrebande. En vain, les fermiers prétendraient-ils motiver ladite confiscation sur ce fait que le capitaine dudit navire n'aurait pas manifesté les éponges qu'il avait à son bord, l'usage leur donnant simplement le droit, à défaut de production du manifeste (que, d'ailleurs, en fait, ils n'ont pas requise), de faire sceller les éponges suspectes pour permettre d'en vérifier l'origine. Et ils étaient d'autant moins fondés à prendre cette mesure arbitraire que, plusieurs jours avant la saisie un décret beylical du 14 hedjé 1304, applicable de ce chef dès sa promulgation, avait prévu et règlementé les conditions dans lesquelles les préposés des régies financières devraient opérer lorsqu'ils constateraient des contraventions et avait attribué à diverses juridictions, suivant que le délinquant était européen ou tunisien, la connaissance des faits reprochables. En conséquence, c'est sans droit que lesdits fermiers se sont approprié les éponges par eux saisies, et ils doivent au capitaine réparation du préjudice qu'ils lui ont ainsi causé. — Giordos c. Colombel et Maillard. — Alger, 21 mars 1891, VII, p. 41.

30. *Pêche en Seine. Inscrits maritimes. Privilège. Epanchement de pétrole. Fleuve contaminé. Dommages-intérêts.* — Le droit de pêche en Seine est un droit réservé aux seuls inscrits maritimes, en échange des obligations qui leur sont imposées par l'Etat. Si une partie du fleuve a été contaminée par suite d'un épanchement de pétrole, les inscrits maritimes, qui ont coutume d'exercer leur profession dans les parages immédiatement voisins des lieux où est survenu l'accident, sont recevables à intenter une action en dommages-intérêts aux au-

teurs de l'accident. — Laguette et Joints c. Fils de Deutsch. — Rouen, 20 juin 1890, VI, p. 155.

31. *Pêcheries. Dépôts de coquillages. Vente. Interdiction. Vente sur saisie ou licitation.* — Le décret du 6 septembre 1853 sur la pêche maritime a interdit, par son art. 181, à tous détenteurs de parcs à huîtres ou à moules, dépôts de coquillages, etc., de vendre, louer ou transmettre, à quelque titre que ce soit, ces établissements. Cette prohibition doit, par analogie et *a fortiori*, s'appliquer aux pêcheries proprement dites. — Consorts Noël c. Tesson. — Caen, 26 juillet 1887, III, p. 273.

32. *Pêcheries. Copossesseurs. Pouvoirs.* — En conséquence, des copropriétaires d'une pêcherie n'ont pas le droit de vendre la pêcherie qu'ils possèdent en commun ; et à plus forte raison, l'un d'eux ou un créancier le représentant, ne peut contraindre les autres à faire ou à subir un acte illégal, tel qu'une vente par licitation, sur laquelle le premier venu, sans être marin inscrit, pourrait se rendre adjudicataire. — Consorts Noël c. Tesson. — Ibid.

33. ANGLETERRE. — *Contravention. Destruction de lignes de pêche. Partie civile.* — Le navire qui s'approche trop près des filets d'un bateau de pêche, lorsque ces filets portent, conformément à la loi, des bouées à leurs extrémités et que le bateau a soin d'agiter un fanal, est passible d'une amende pour la rupture des filets. — Cour du Shériff d'Aberdeen, 11 septembre 1888, IV, p. 573.

34. *Pêche dans la mer du Nord. Convention internationale de 1882. Citation directe.* — Toute contravention, délit, etc., peuvent être portés devant le tribunal compétent par voie de citation directe. Les termes de la section 11 de la convention internationale de 1882, sur la pêche dans la mer du Nord, n'ont pu avoir pour effet de priver un citoyen de saisir les tribunaux de sa plainte, quand l'autorité chargée de veiller à l'exécution de la loi n'a pas relevé la contravention. — Coker c. Hill. — Haute-Cour de justice, 29 novembre 1888, IV, p. 577.

35. TUNISIE. — *Pêche aux éponges. Monopole. Fermiers. Règlements tunisiens. Usages locaux. Navire étranger. Eponges. Confiscation. Dommages-intérêts.* — La seule faculté, expressément impartie par leur cahier des charges aux fermiers des droits sur la pêche aux éponges dans les eaux tunisiennes pour garantir les intérêts de leur fermage, est celle de garder à leurs frais et risques les côtes, la mer et l'intérieur des villes, et d'exercer une surveillance sur les redevables. Ils tiennent en outre d'une pratique confirmée par l'usage et justifiée par les nécessités d'une utile exploitation certains droits, tels que ceux de faire des perquisitions à bord des bateaux, d'y pratiquer préventivement et provisoirement la saisie de produits suspects et de placer des surveillants à bord des embarcations destinées à la pêche des éponges. Mais ils ne sauraient être autorisés dans aucun cas, en se fondant sur une prétendue délégation de l'autorité, à se livrer à des actes d'exécution ayant un caractère de réparation civile ou un caractère pénal, tels que confiscation d'éponges, opérée à bord d'un navire étranger, dans les eaux de la Régence, sans le contrôle des juridictions locales, et sans entente préalable avec le gouvernement tunisien. Alors surtout qu'ils ne trouvent pas que les éponges par eux confisquées soient des éponges de contrebande. En vain, les fermiers prétendraient-ils motiver ladite confiscation, sur ce fait que le capitaine dudit navire n'aurait pas manifesté les éponges qu'il avait à son bord, l'usage leur donnant simplement le droit, à défaut de production du manifeste (que d'ailleurs, en fait, ils n'ont pas requise), de faire sceller les éponges suspectes pour permettre d'en vérifier l'origine. Et ils étaient d'autant moins fondés à prendre cette mesure arbitraire, que plusieurs jours avant la saisie, un décret beylical du 14 hedjé 1304, applicable de ce chef dès sa promulgation, avait prévu et réglementé les conditions dans lesquelles les préposés des régies financières devaient opérer lorsqu'ils constateraient des contraventions et avait attribué à diverses juridictions, suivant que le délinquant était européen ou tunisien, la connaissance des faits reprochables. En conséquence, c'est sans droit que lesdits fermiers se sont approprié les éponges par eux saisies, et ils doivent au capitaine réparation du préjudice

qu'ils lui ont ainsi causé. — Giordos c. Colombel et Maillard. — Trib. civ. de Tunis, 21 mai 1889, V, p. 697.

Voir aussi : *Abordage maritime, Algérie, Assurance maritime, Capitaine, Espagne, Gens de mer, Italie, Navigation, Navire, Privilège.*

PÉNICHE. — Voir : *Abordage, Navigation.*

PÉREMPTION. — Voir : *Jugement.*

PERMIS D'EMBARQUEMENT.

1. France. — Permis d'embarquement. Nouveaux modèles. Permis de séjour. Suppression (Circ., du 16 décembre 1885). — II, p. 228.

2. Belgique. — *Capitaine. Connaissement. Refus. Permis d'embarquement. Nature.* — Le permis d'embarquement, qui est délivré à l'affréteur ou à son mandataire, sur ses instructions, n'est pas destiné à être endossé à un tiers, et, vis-à-vis de l'affréteur qui manque de remplir ses obligations, il ne peut constituer un titre contre le capitaine ; celui-ci, en délivrant ce document, n'a pas renoncé à ses droits, et il peut encore les exercer par son refus de délivrer un connaissement, à défaut par l'affréteur de payer le découvert du fret. — Cap. Kiddle c. Foilk et Valois. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 341.

Voir aussi : *Capitaine, Connaissement.*

PERMIS DE NAVIGATION.

1. France. — Permis de navigation. Timbre. (Circulaire du 13 mai 1885). — I, p. 281.

Voir aussi : *Navigation.*

PÉROU.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — V, p. 161 et 394.

2. Douane. Navire à destination d'un port péruvien. Pièces. Visa. Autorité consulaire (Décr. de 1886). — II, p. 245.

3. Droits de phare. Navires qui en sont exempts (Décret du 13 septembre 1887). — III, p. 510.

4. Factures consulaires. — V, p. 458.

5. Factures consulaires. Nouveau règlement. — VII, p. 630.

6. Législation des factures consulaires (Décret du 30 septembre 1890). — VI, p. 610.

7. Marque extérieure des colis. — I, p. 562.

8. Navire. Nationalité et propriété (Décret du 9 novembre 1888). — IV, p. 615.

PESAGE.

1. France. — *Fret payable sur le poids délivré. Frais de pesage. Usage du Hâvre.* — D'après l'usage du Hâvre, lorsque le fret est payable sur le poids délivré, les frais du pesage, auquel le capitaine doit procéder pour déterminer le montant du fret, sont à la charge de celui-ci. L'application de cet usage, qui n'a rien de contraire à la loi, ne peut être écartée que par la convention des parties. — Cap. Ritson c. Génestal et Delzons. — Bordeaux, 22 juin 1893, IX, p. 208.

2. *Fret payable sur le poids délivré. Frais de pesage. Partage.* — Lorsque le fret est stipulé, non en bloc, mais sur la quantité débarquée, les frais de pesage nécessités pour ce règlement doivent être partagés entre le capitaine et le réceptionnaire. — Marseille, 3 décembre ; Aix, 24 décembre 1891, VII, p. 319 et 410.

Voir aussi : *Affrétement, Capitaine, Connaissement, Consignataire de la cargaison, Déchargement, Destinaire, Douane, Fret, Navigation, Surestaries.*

PÉTROLE. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Douane, Fret.*

PICKING OUT. — Voir : *Assurance maritime.*

PILOTAGE.

Division

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Jurisprudence.* — Chap. III. *De la responsabilité du pilote.* — Chap. IV. *De l'obligation du pilotage.* — Chap. V. *De l'indemnité de pilotage.*

CHAPITRE I

Législation.

1. Droits de pilotage. (Décret du 19 décembre 1892). — VIII, p. 193.

2. Navires italiens. Assimilation aux navires français. Privation. (Dép.

des 18 juillet et 15 août 1886). — II, p. 235.

3. Algérie. (Décret du 23 mars 1886). — II, p. 243.

4. Deuxième arrondissement maritime. Règlement. (Décret du 7 mai 1887). — IV, p. 484.

5. Quatrième arrondissement maritime. Augmentation des droits. (Déc. du 21 mai 1887). — III, p. 253.

6. Port d'Alger. Décret modifiant le règlement du pilotage. — IX, p. 655.

7. Port de Cherbourg. Pilote spécial affecté au service d'une compagnie maritime. (Décret du 15 janvier 1887). — II, p. 756

8. Port de la Nouvelle. Règlement. Droits. Tarif. (Décret du 8 août 1886). — II, p. 500.

9. Port de Marseille. Décret portant modification au règlement et tarif. — I, p. 460, 559.

10. Quartier de Caen. Tarif de pilotage. (Décret du 30 janvier 1890). — V, p. 706.

11. Rhône (Règlement de pilotage sur le). (Décret du 8 janvier 1890). — V, p. 587.

12. Station d'Agde. Règlement. (Décret du 6 mai 1887). — IV, p. 485.

13. Station de Cette. Règlement. (Décret du 12 décembre 1887). — IV, p. 487.

14. Stations de Quillebœuf et de Villequier. Décret portant modification du règlement général de pilotage. (8 janvier 1889). — V, p. 453.

15. Station du Hâvre. Décret portant modification du règlement général du pilotage (26 novembre 1888). — V, p. 452.

16. Allemagne. — Port de Hambourg. Droits de pilotage. — I, p. 680.

17. Ports de Travemunde et Lübeck. Droits de pilotage. — II, p. 106.

18. Espagne. — Port de Barcelone. Droits. Tarif. (Ord. roy. du 31 mai 1886). — II, p. 499.

19. Port de Mahon. Droits de pilotage. Fixation. Percéption. (Acte du 27 juillet 1886). — II, p. 371.

20. Pays-Bas. — Règlements hollandais sur les pilotes et les ports. — II, p. 712.

21. Russie. — Pilotes ou guides. Principes du Code de commerce maritime russe. — X, p. 557.

CHAPITRE II
Doctrine.

22. France. — Abordage. Pilote obligatoire. Faute. Armateur et capitaine irresponsables. Responsabilité réelle du navire. (M. de Courcy). — III, p. 129.

23. Abordage. Pilote. Faute. Capitaine responsable. (M. de Courcy). — III, p. 128.

24. Angleterre. — Du pilotage obligatoire en Angleterre. (M. Gray Hill). — X, p. 676.

25. Danemark. — Droits et obligations. (M. Beauchet). — IV, p. 328.

26. Suède. — Abordage. Pilote. Faute. Responsabilité de l'armateur limitée à certains cas. (Loi suédoise). — III, p. 103.

CHAPITRE III
De la responsabilité du pilote.

27. France. — *Pilote à bord. Sinistre. Capitaine. Responsabilité.* — Le capitaine conserve tous ses droits de commandement, bien qu'il ait un pilote à bord. Par suite, il est responsable d'un sinistre arrivé à la suite d'une manœuvre à laquelle il ne s'est point opposé, alors surtout que l'autorité maritime compétente, à laquelle la conduite du pilote a été soumise, a décidé que le pilote avait agi comme il convenait. — Pilotage c. Devriès; — Douai, 25 mars 1889, V, p. 20. — Carfantan et Cie c. Adam et Michel; — Saint-Brieuc, 9 mai 1889, et Rennes, 12 février 1890, VI, p. 247.

28. *Navigation fluviale. Pilote à bord. Contravention. Responsabilité.* — En admettant que, dans la navigation fluviale, après l'embarquement d'un pilote, le propriétaire des bateaux n'en ait plus la direction, il n'en reste pas moins responsable, au point de vue des stipulations de la police, des contraventions aux règlements, quand il a pu empêcher la contravention avant la mise en mouvement de ses bateaux. — Cie d'assurances générales maritimes c. Riot.— Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

29. *Abordage. Pilote. Faute. Capitaine. Irresponsabilité.* — La présence obligatoire d'un pilote à bord d'un navire entrant dans un port enlève le commandement de ce navire

au capitaine, qui, dès lors, n'est plus responsable que de ses fautes personnelles et de celles de ses préposés. Mais le propriétaire du navire qui a causé cet abordage est tenu, vis-à-vis des assureurs, de la perte des marchandises chargées sur le navire sinistré. — Cie d'Assurances générales maritimes c. cap. Froboss. — Seine, 26 mars 1887, III, p. 33.

30. *Remorquage. Usage de Bayonne. Pilote pratique du navire remorqué. Obligation de descendre avant le passage de la barre.* — Si, dans certains cas, la faute du capitaine du navire remorqué peut atténuer celle du capitaine remorqueur et donner lieu à un partage de la responsabilité, soit entre les deux capitaines, soit entre les armateurs, cette atténuation ne saurait être motivée par la circonstance que le pilote pratique du navire remorqué est descendu à terre et que le capitaine de ce navire l'a laissé partir avant que l'on fût arrivé à une barre que les navires devaient franchir, si, d'après la déclaration souveraine des juges du fait sur ce point, le pilote et le capitaine du navire remorqué ont simplement obéi en cela aux ordres du capitaine remorqueur, ordres auxquels les forçait de se soumettre un usage local établi dans l'intérêt même du remorqueur. — Larré et Chambre de Commerce de Bayonne c. les Cies la Protection et la Mutua Sorrentina. — Cassation, 23 juin 1887, III, p. 149.

31. *Abordage. Bateau-pilote. Règlement.* — Les dispositions des articles 46 et 47 du décret réglementaire du 12 décembre 1806 sur le pilotage sont spéciales et exceptionnelles. Elles doivent être considérées comme dérogeant, dans une certaine limite, aux règles posées en cas d'abordage par l'article 407 du Code de commerce. En effet, les navires, en général, sont tenus de s'éviter pour ne pas s'aborder. Les bateaux-pilotes, au contraire, doivent aller au devant des navires pour les aborder, c'est-à-dire ici, accoster et arraisonner. Le sens du mot *aborder* est donc tout différent dans les deux articles, et, dès lors, les responsabilités doivent s'apprécier d'une façon tout à fait dissemblable. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Hâvre, 29 février 1892, VII, p. 688.

32. *Abordage. Bateau-pilote. Réparation des avaries aux frais du navire. Décret de 1806. Art. 46. Application. Indemnité de chômage. Faute du pilote.* — L'article 46 du décret du 12 décembre 1806, qui met à la charge du navire et de la cargaison la perte ou les avaries de la chaloupe du pilote qui aborde ce navire par un gros temps, doit être étendu aux bateaux-pilotes. Mais le pilote ne peut demander, aux termes de cet article, que la réparation des avaries matérielles, et non une indemnité de chômage en sus. Il n'a droit, d'ailleurs, à aucune indemnité s'il a commis une faute engageant sa responsabilité. Spécialement, il en est ainsi lorsqu'il est avéré que le pilote, ayant viré vent arrière, alors qu'il eût pu virer vent devant, a occasionné la rupture de la bôme et facilité l'accident dont il se plaint en ne mettant pas sa voile de cape, alors que les circonstances le lui permettaient. — Pilote Viol c. Cie Transatlantique. — Hâvre, 21 janvier 1895, X, p. 780.

33. *Avaries de la chaloupe. Gros temps. Bateau-pilote.* — L'article 46 précité étant ainsi conçu : « Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote, en abordant un navire, reçoit des avaries, elle sera réparée à frais communs entre le navire et la cargaison ; il en sera de même si elle se perd », il faut entendre par le mot *chaloupe de pilote* non pas seulement le canot, mais le bateau-pilote lui-même. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Hâvre, 29 février 1892, VII, p. 688.

34. *Avaries au bateau-pilote. Certificats du capitaine. Equivalents.* — L'article 47 du décret du 12 décembre 1806, qui prescrit au pilote de retirer une attestation du capitaine du navire piloté, en cas d'avaries à la chaloupe ou bateau-pilote, est généralement interprété en ce sens qu'on peut suppléer à ce certificat par des équivalents, notamment par le rapport de mer du capitaine et les enquêtes dans les équipages. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Ibid.

35. *Avaries au bateau-pilote. Pilote. Faute lourde. Preuve.* — Pour priver le bateau-pilote du bénéfice de cet article, il faudrait établir et prouver une faute lourde à lui imputable.

— Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger. — Ibid.

36. *Compétence*. — L'administration du pilotage comme les pilotes ne relève pas des tribunaux de commerce, les pilotes ne se livrant à aucun acte de commerce. Leur situation est réglée par le décret du 12 décembre 1806. — Pilotage c. Pellan et Devriès. — Douai, 25 mars 1889, V, p. 20.

37. *Compétence. Abordage. Décision des autorités maritimes*. — Les tribunaux de l'ordre civil ne peuvent statuer sur une action en responsabilité dirigée contre un pilote qu'après que la question préjudiciable de savoir si le pilote a commis une faute professionnelle a été tranchée par l'autorité maritime. En conséquence, lorsque l'autorité maritime compétente a déclaré que le pilote n'a commis aucune faute, ce dernier ne saurait, à aucun titre, encourir une responsabilité quelconque. — Bergman c. Cassel et Cheminais. — Nantes, 23 août 1890, VI, p. 291.

38. ALLEMAGNE. — *Abordage. Eaux hollandaises. Armateur allemand. Demandeur anglais. Pilote lamaneur. Faute. Responsabilité de l'armateur. Loi allemande*. — La question de savoir si l'armateur est tenu de la faute commise par un pilote lamaneur doit être appréciée d'après la loi allemande, lorsque le juge saisi et le défendeur sont allemands et que la loi du demandeur (en l'espèce, la loi anglaise) est conforme sur cette question à loi allemande. Le fait que l'abordage, à l'occasion duquel le conflit est soulevé, a eu lieu dans les eaux hollandaises, est sans influence sur le choix de la législation applicable. — Thomas Harrison et Cy c. Cie des paquebots « Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actiengesellschaft. — Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, II, p. 712.

39. *Remorquage. Pilote à bord. Commandement. Absence d'ordres. Remorqueur. Responsabilité propre*. — Le pilote qui se trouve à bord d'un bateau remorqué a le commandement de tout le train, et le remorqueur doit lui obéir. Néanmoins, le remorqueur n'a pas à attendre l'ordre du pilote ; en l'absence d'ordres de ce dernier, il doit agir de lui-même en toute responsabilité pour lui-même. — Rochow c. Franz Schwalbe. — Trib. sup. hans., 6 mars 1889, V, p. 253.

40. ANGLETERRE. — *Abordage. Eaux françaises. Pilote obligatoire. Loi française*. — Quand un abordage a lieu dans les eaux françaises par la faute d'un pilote dont l'assistance est obligatoire, les tribunaux anglais doivent appliquer les principes de la loi française en matière de responsabilité. — Haute-Cour de Justice, 26 juillet 1886, II, p. 190.

41. *Bateau-pilote. Abordage avec un remorqueur. Marche à l'arrière*. — Le bateau-pilote commet une faute en se mettant derrière le remorqueur ; il doit naviguer auprès de lui, pour recueillir le pilote quand celui-ci peut trouver un moment favorable pour descendre du bord. — Cour du Comté de Cardiff, 11 juillet 1890, VI, p. 202.

42. BELGIQUE. — *Pilotage. Service public. Droit civil inapplicable*. — Le pilotage, tel qu'il est organisé par l'arrêté du 17 juillet 1884 et par les arrêtés antérieurs, constitue exclusivement, de la part de l'Etat, la prestation d'un service public, à laquelle les principes du droit civil ne sont point applicables, notamment en matière de responsabilité. — Deswarte c. Etat belge. — Furnes, 30 juillet 1887, III, p. 477.

43. DANEMARK. — *Navire amarré. Signature du bulletin de pilotage*. — La responsabilité du pilote ne cesse point par cela seul que le navire a été amarré dans le port. Elle n'est point exclue non plus par le fait que le capitaine du navire a signé le bulletin de pilotage sans faire de réserves. — Copenhague, 27 octobre 1886, IV, p. 328.

44. *Pilote non obligatoire. Faute. Capitaine. Responsabilité*. — Le pilote peut être considéré comme un employé temporaire sur le navire. Les principes généraux du droit maritime continuent de s'appliquer du moment qu'on n'est pas dans un cas de pilotage obligatoire, et le capitaine reste tenu vis-à-vis des tiers du dommage causé par le navire ; peu importe que le pilote soit autorisé par l'autorité et que le capitaine ne puisse pas le choisir, mais doive prendre celui qui se présente à son tour. — So-og Handelrest, 19 mars 1883, I, p. 182.

45. EGYPTE. — *Pilote à bord*.

Services imposés. Direction du navire. Responsabilité du capitaine. — Malgré la présence à bord d'un pilote imposée par le règlement, le capitaine conserve toujours la direction et le commandement de son navire, et c'est au capitaine qu'incombe la responsabilité des avaries qui ont pu se produire au cours de la traversée. — Cie Nationale de Navigation c. Assureurs. — Alexandrie, 22 août 1890, VII, p. 340.

CHAPITRE IV

Du monopole et de l'obligation du pilotage.

46. France. — *Monopole. Pavillon réglementaire. Inobservation des règlements. Obligation de se faire reconnaître en temps utile.*— Le pilote, investi d'un monopole, est tenu de se conformer strictement aux obligations qui lui sont imposées par les règlements. Le pilote qui n'a pas pris un navire qu'il a rencontré ne peut exiger le payement des droits de pilotage, s'il a négligé de prendre, en temps utile, les mesures nécessaires pour se faire reconnaître. — Fourchégu c. cap. Colcard. — Hâvre, 20 août 1890, VI, p. 433.

47. *Premier pilote. Refus. Salaires dus. Règlement. Légalité.* — Est légal, comme édicté en exécution de l'art. 41 du décret-loi du 12 décembre 1806, le décret qui, portant règlement du pilotage dans le 4e arrondissement maritime, impose aux capitaines des navires à destination de la Gironde l'obligation de recevoir le premier qui se présente à quelque distance que ce soit en mer, sauf, toutefois, à ne lui payer de salaire qu'à partir de l'entrée dans la rivière. — Albrecht et fils c. Nicolle. — Cassation, 24 février 1886, I, p. 577.

48. *Navigation de la Seine. Ports du Hâvre et de Honfleur. Chalands et vapeurs. Droits de pilotage. Dispense.* — Les chalands servant d'allèges et les bateaux à vapeur qui ne font que la navigation de la Seine sont dispensés de prendre des pilotes pour entrer au Hâvre et Honfleur ou pour en sortir. Cette dispense existe pour les chalands et les vapeurs toutes les fois qu'ils ne font que la navigation de la Seine. — Capard et Aubert c. Dupray. — Honfleur, 27 novembre 1889, V, p. 641.

49. *Petit cabotage. Entrée dans un port. Capitaine. Connaissances insuffisantes. Absence de pilote. Faute.* — Constitue une faute, de nature à engager sa responsabilité, le fait par un capitaine au petit cabotage de n'avoir point pris de pilote, bien qu'il en soit légalement dispensé, eu égard au tonnage de son navire et à son genre de navigation, lorsque, sans connaissance suffisante du port où il veut entrer, il n'est pas par lui-même en état d'en éviter les difficultés. — Fouquet et Maris c. Fizel. — Rouen, 30 mai 1894, X, p. 173.

50. *Port de Dunkerque. Passage du Dyck. Refus de pilote. Pilote demandé à terre. Transport. Droits.* — Lorsqu'un navire, arrivé en rade de Dunkerque, a demandé à terre un pilote, après avoir refusé celui qui s'était offert à son passage à l'ouest du Dyck, c'est-à-dire dans la cinquième zone du pilotage de cette ville, l'administration ne peut profiter de cette dernière circonstance pour invoquer l'article 42 du règlement de 1883 et réclamer au capitaine de ce navire *un pilotage et demi*. En pareil cas, le capitaine doit payer sans doute, en sus du pilotage, les frais de transport du pilote envoyé de terre, mais il ne saurait subir l'application du tarif spécial établi par l'article 42 précité. Ce tarif vise exclusivement le cas où un capitaine demande, soit à une des corvettes, soit à terre, un autre pilote que celui dont le tour d'embarquement est arrivé. — Administration du pilotage c. Michener. — Dunkerque, 6 août 1887, III, p. 280.

51. *Port de Dunkerque. Capitaine. Demande du pilote en rade. Administration. Refus illégitime.* — Quand un capitaine passe aux stations de pilotage du port de Dunkerque sans y prendre un pilote, et attend d'être arrivé en rade de cette ville pour en demander un à terre, l'administration du pilotage ne peut refuser d'obtempérer à cette demande que si les circonstances l'y obligent. En conséquence, le capitaine, qui s'est vu refuser le pilote qu'il avait demandé à terre, alors qu'il y avait pourtant des pilotes disponibles et que les circonstances permettaient à l'administration de lui en envoyer un, ne peut être con-

traint à payer des droits de pilotage.— Administration du pilotage c. cap. Young. — Dunkerque, 6 septembre 1887, III, p. 280.

52. *Port de Dunkerque. Pilote. Demande en rade. Refus illégitime. Règlements.* — C'est en vain que l'administration soutiendrait qu'elle n'est tenue d'envoyer un pilote aux navires qui attendent d'être en rade pour en demander que dans le cas où ces navires sont en danger. Une pareille prétention serait contraire aux errements consacrés par un usage constant, aussi bien qu'aux termes du règlement de 1883. C'est également en vain que l'administration du pilotage voudrait prétendre qu'un capitaine doit être soumis au paiement des droits, en vertu de l'article 44 du règlement précité, par cela seul qu'il est passé aux stations sans y prendre un pilote. Cet article 44 vise uniquement les navires qui ont refusé les services d'un pilote ; or, on ne peut considérer comme ayant refusé un pilote, le capitaine qui, au contraire, en a demandé un et n'a pu l'obtenir par la faute de l'administration. — Administration du pilotage c. cap. Young. — Ibid.

53. *Port du Hâvre. Zone des pilotes de Quillebœuf. Sortie du chenal. Station de pilotage. Assimilation impossible. Feux réglementaires. Absence. Abordage. Responsabilité.* — Bien que le port du Hâvre soit compris dans la zone d'action des bateaux-pilotes de Quillebœuf (décrets du 14 mars 1884 et du 5 août 1890), on ne peut considérer comme étant sur la station de pilotage et en service le bateau-pilote passant entre les jetées pour sortir du port du Hâvre. Il en résulte que, conformément à l'article 9 du décret du 1er septembre 1884, le bateau-pilote sortant des jetées du Hâvre doit, au moment de sa sortie, porter les mêmes feux que les autres navires, et que l'inexécution de cette prescription rend le bateau-pilote responsable des suites de l'abordage survenu entre lui et un navire pénétrant dans le chenal. — Delaunay c. cap. Esnol et Leroy. — Hâvre, 30 janvier 1894, X, p. 69.

54. *Services imposés.* — Les pilotes ne sauraient imposer leur service quand ils ne sont pas obligatoires et, dans ce cas, ils ne peuvent avoir droit au pilotage que s'ils avaient été requis ou si, du moins, leurs services avaient été acceptés. — Capard et Aubert c. Dupray. — Honfleur, 27 novembre 1889, V, p. 641.

55. *Déclarations. Confirmation par les lamaneurs. Foi due.* — Les déclarations d'un pilote, confirmées par les lamaneurs de sa barque, font foi, quant aux incidents de l'abordage du navire, alors surtout que les faits et circonstances et d'autres témoignages les rendent vraisemblables. — Lebourgeois et Manchon c. cap. Legagne et Auger ; — Hâvre, 29 février 1892, VII, p. 688. — Assureurs c. Messageries Maritimes ; — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.

56. ANGLETERRE. — *Pilotage obligatoire. Port de Newcastle.* — Le pilotage n'est pas obligatoire dans le port de Newcastle. — Haute-Cour de Justice, 23 mars 1886, II, p. 62.

57. *Services imposés. Pilotage obligatoire. Salaire.* — Le pilotage est obligatoire au-delà de Dalspool en dehors de la bouée Nord-Ouest de Baton. — Hte Cour de Justice, 2 mai 1890, VI, p. 73.

58. *Refus des services du premier pilote. Prise d'un second pilote. Amende.* — Est passible d'une amende égale au double droit du pilotage le capitaine qui refuse les services du premier pilote qui se présente. — Sheppard c. Williams. — Cour de police de Bristol, 10 mai 1885, I, p. 166.

59. NORVÈGE. — *Capitaine. Infraction à la loi. Faux signal.* — Le capitaine, qui fait hisser au grand mât un pavillon qui, sans être précisément celui qui est indiqué par la loi, est de nature à faire croire aux pilotes de la région qu'il a un pilote à bord , doit être condamné, conformément aux lois sur le pilotage du 17 juin 1869 et du 6 juin 1877, art. 59, pour s'être soustrait illégalement à l'obligation du pilotage. — Christiania, 4 octobre 1889, VI, p. 507.

60. *Navire hélé en pleine mer. Préférence.* — Le pilote qui arrive le premier et qui offre de piloter un navire soumis au pilotage à l'entrée et dont le capitaine se propose de jeter l'ancre dans un port situé dans le district de pilotage de ce pilote, doit avoir la préférence pour conduire le navire.

— Christiania, 27 septembre 1887, IV, p. 591.

61. *Plusieurs pilotes. Préférence.* — Lorsque plusieurs pilotes se trouvent, avec leurs bateaux, sur le passage d'un navire soumis à l'obligation du pilotage dans leur district, la préférence appartient, non pas à celui dont le bateau est le premier dépassé par le navire, mais au pilote qui arrive le premier près du navire et lui fait ses offres. — Christiania, 26 mai 1890, VII, p. 363.

CHAPITRE V

Des droits et des salaires de pilotage

62. France. — *Droits. Charge de l'armement. Abandon.* — Lorsqu'un pilotage a été effectué, qu'aucune faute n'est relevée contre le pilote, et qu'aucune plainte n'est déposée contre lui, les droits de pilotage sont dus solidairement par le capitaine et l'armateur, même en cas de perte totale du navire par naufrage. L'armement ne peut se libérer du paiement de ces droits par l'abandon du navire et du fret, fait conformément à l'art. 216 du C. de comm. — Barudé c. Cie Gén. Transatlantique. — Saint-Nazaire, 19 novembre 1891, VII, p. 300.

63. *Droits. Paiement par le capitaine. Recours contre l'armateur.* — Le capitaine a un recours contre l'armateur pour le remboursement de ses droits de pilotage. — Barudé c. Cie Transatlantique. — Ibid.

64. *Droits. Privilège. Fret.* — Les droits de pilotage, navigation et autres ne sont pas privilégiés sur le fret. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

65. *Droits. Privilège. Prêt à la grosse.* — Les droits de pilotage sont privilégiés, sans qu'il y ait lieu de distinguer si ces droits ont été acquittés antérieurement ou non au prêt à la grosse, le prêteur ayant pu et dû se renseigner sur le point de savoir s'ils avaient été acquittés. — Viaud c. Nicolas. — Rennes, 28 novembre 1886, III, p. 24.

66. *Droits. Convention anglo-française de 1882. Loi du 30 janvier 1893. Conciliation. Navire anglais. Port français. Navire de 80 tonneaux.* — L'article 7 de la convention de 1882 entre la France et l'Angleterre, d'après lequel les navires des deux nationalités et leur cargaison jouissent du même traitement dans les ports des deux nations, n'est pas abrogé, mais, au contraire, complété par l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, qui accorde la franchise du pilotage, au-dessous d'un certain tonnage, aux navires français seulement. En conséquence, le navire anglais, d'un tonnage moindre de 80 tonneaux, qui s'est passé de pilote pour sortir d'un port français, ne saurait être tenu de payer le pilotage dont il n'a pas usé, sous prétexte que, le pilotage étant obligatoire, le paiement en serait dû dans tous les cas. — Rabère c. Godet. — Bordeaux, 22 juin 1893, IX, p. 208.

67. *Salaires. Conduite du navire au port d'amarrage. Ecluses à traverser. Supplément.* — Le pilote qui, pour conduire un steamer à son poste d'amarrage, doit traverser plusieurs écluses, a droit, d'après l'interprétation actuelle du décret du 29 août 1854 sur le pilotage de la Seine et l'application qu'en fait l'Administration de la Marine, à un supplément de salaire de 3 francs par écluse, en plus du pilotage réglementaire d'entrée. — Manchon c. Vinning. — Hâvre, 14 février 1893, VIII, p. 673.

68. *Taxe des quatre amarres. Port de Paimbœuf. Construction du quai vertical. Abrogation.* — La taxe supplémentaire de pilotage établie par le décret du 23 août 1871 dans le port de Paimbœuf pour la manœuvre dite de la mise aux quatre amarres, continue à être exigible, tant que le décret de 1861 n'est pas abrogé sur ce point, bien que les travaux neufs du port de Paimbœuf, et notamment la construction d'un quai vertical, aient supprimé en fait la manœuvre de le mise aux quatre amarres et qu'il n'existe plus de pilotes spéciaux des quatre amarres. — Cie Gén. Transatlantique c. Tatessault. — Cassation, 4 avril 1887, III, p. 14.

69. Allemagne. — *Frais de pilotage. Port de refuge en dehors de la route du navire. Avarie grosse.* — L'art. 708, § 4, ne range sans doute pas les frais de pilotage au nombre des avaries communes, cet article visant seulement les frais d'entrée et de sortie au port de relâche ; mais, si cette solution est incontestable pour le cas où le port de relâche est situé sur la route du navire, il n'en est pas de

même quand le navire est obligé d'abandonner sa route pour aller dans un port de refuge. Dans ce cas, on doit comprendre dans le règlement d'avaries communes les frais de pilotage. — Boyes et Ruyter c. Siemers et Cie. — Oberlandg. de Hambourg, 17 décembre 1887, III, p. 737.

70. Etats-Unis. — *Droits de pilotage. Loi de Géorgie. Statuts des Etats-Unis. Pilote diplômé.* — La section 1512 du Code de Géorgie, relative au pilotage, est en opposition avec la section 4237 du statut revisé des Etats-Unis. La loi de Géorgie établit, en effet, des différences, au point de vue des droits de pilotage, entre les navires naviguant dans les limites des ports de la Géorgie et ceux venant des ports d'autres Etats. Le statut des Etats-Unis annule ces dispositions et affranchit les armateurs de l'obligation de prendre un pilote diplômé d'après les lois des Etats-Unis. La section 1512 du Code de Géorgie est nulle comme inconstitutionnelle. — Spraigne c. Thompson. — C. supr. des Etats-Unis, 26 août 1886, II, p. 189.

71. *Privilège. Pilotes et remorqueurs. Rang. Loi italienne.* — Les art. 674 et 675 du Code de com. italien sont applicables aux créances privilégiées étrangères et notamment à celles des gens de mer. En conséquence, on doit adopter l'ordre suivant pour les privilèges : 1° Frais de justice pour la vente du navire; 2° Droits de port établis par la loi; 3° Droits de pilotage et de remorquage, ces derniers étant considérés comme l'accessoire des premiers. — Cour du Dist. Sud de New-York, 29 juin 1887, III, p. 367.

72. Norvège. — *Salaires. Incapacité. Congédiement.* — Lorsqu'un pilote, qui a été reçu pour piloter un navire à vapeur, est congédié par le capitaine avant que le pilotage ne soit terminé, sous le prétexte que le capitaine a jugé, par la conduite du pilote, que sa vue était mauvaise, le pilote a le droit de réclamer son salaire pour l'entier pilotage, tant qu'il n'est pas établi qu'il n'était pas apte à l'exécuter. — Christiania, 18 janvier 1890, VII, p. 359.

73. Suède. — *Remorquage. Droits payés par le remorqueur. Dette du remorqué.* — Si le remorqueur est, en général, obligé de payer les droits de pilotage, ces droits retombent, en définitive, sur le navire remorqué, puisque aux termes mêmes de l'article 29 de l'ordonnance, les droits sont payés « pour » le remorqué, bien qu'ils le soient « par » le remorqueur. — Dolman c. Elfving. — Cour supr. de Suède, 18 octobre 1886, III, p. 105.

Table alphabétique

Abandon, 62.
Abordage, 22. 23, 26 29, 31, 32, 37, 38, 40, 41, 53.
Amarrage, 44, 67.
Amende, 58.
Armateur, 22, 26, 38, 63.
Avarie, 32, 34, 35.
Avarie commune, 69.
Barre, 30.
Bateau-pilote, 31 et s.
Capitaine, 22, 23, 26, 27, 29, 34, 45, 49, 59, 63.
Certificat, 34.
Chaland, 48.
Chaloupe, 34.
Chenal, 53.
Chômage, 32.
Compétence, 36, 37.
Congédiement, 72.
Contravention, 28.
Convention de 1892, 66.
Déclaration, 55.
Droits, 1, 8 et s., 16, 17, 18, 19, 48, 62, et s.
Eaux françaises, 40.
Eaux hollandaises, 38.
Ecluse, 67.
Feux, 53.
Fret, 64.
Gros temps, 33.
Incapacité, 72.
Loi allemande, 38.
Loi de Géorgie, 10.
Loi française, 40.
Monopole, 46,
Navigation fluviale, 28.
Navire anglais, 66.
Navire français, 2.
Navire italien, 2.
Passage du Dyk, 50.
Pavillon, 46.
Petit cabotage, 49.
Port d'Alger, 6.
Port de Barcelone, 18.
Port de Cherbourg, 6.
Port de Dunkerque, 50, 51, 52.
Port de Hambourg, 16.
Port de Honfleur, 48.
Port de La Nouvelle, 8.
Port de Lübeck, 16.
Port de Marseille, 9.
Port de Mahon, 19.
Port de Newcastle, 56.
Port de Paimbœuf, 68.
Port de refuge, 69.
Port de Travemunde, 17.
Port du Hâvre, 48, 53.
Prêt à la grosse, 64.
Privilège, 64, 65, 71.
Quartier de Caen, 10.
Remorquage, 30, 39, 41, 73.
Réparations, 32.
Rhône, 11,
Salaires, 47, 62, et s.
Seine, 48.
Service public, 42.
Signal, 59.
Station d'Agde, 12.
Station de Cette, 13.
Station de Quillebœuf, 14, 53.
Station de Villequier, 14.
Station du Hâvre, 15.
Taxe des quatre amarres, 63.
Usage de Bayonne, 30.

PHARE.

1. Angleterre. — *Droits de phare. Ports d'Angleterre. Relâches volontaires. Exemption inapplicable.* — Dans le règlement qui régit les différents droits à payer en Angleterre à l'entrée des ports, il est dit que : « Seront exemptés de tous droits les navires allant d'un port étranger à un port étranger, sans toucher à aucun port ou rade du Royaume-Uni, comme aussi les navires qui relâcheront dans un port ou rade par suite de tempête, pour réparer des avaries, *ou pour se procurer des provisions quelconques actuellement nécessaires au salut du*

navire ou aux besoins de l'équipage». Pour que les derniers termes de cette exemption soient applicables, il faut évidemment qu'il y ait force majeure ou cas fortuit. Mais une relâche combinée et préparée à l'avance dans un but d'économie (notamment, pour acheter du charbon à meilleur marché qu'au port de départ), ne peut valoir plus de faveur que l'entrée ordinaire d'un navire dans un port anglais. C'est donc à bon droit qu'on oblige les navires dans de telles conditions à payer les taxes réglementaires. — Armateurs du *Neptune* c. Corporation de Trinity House. — Cour supr. de judic., 4 février 1888, III. p. 746.

2. GRÈCE. — Droits de phare. (Loi du 18 juin 1886). — III, p. 387.

3. PÉROU. — Droits de phare. Navires qui en sont exempts. (Décret du 13 septembre 1887). — III, p. 510.

Voir aussi : *Tunisie*.

POIDS.

1. FRANCE. — *Graines. Humidité. Augmentation sur le poids du connaissement. Manquants et vidange.* — Le boni normal, résultant d'une augmentation, pendant la traversée, du poids des graines sur le poids du connaissement par le fait de l'humidité, ne doit pas venir en déduction de ce que doivent les transporteurs en raison des manquants et de la vidange. — Entrepôts et Magasins généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

Voir aussi : *Affrètement, Arrimage, Capitaine, Chargement, Connaissement, Vente.*

POIX. — Voir : *Affrètement, Déchargement, Surestaries.*

POLICE D'ASSURANCE.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Nouvelles polices françaises. — III, p. 789.

2. ITALIE. — Projet de modèle international uniforme (Congrès de Gênes). — VII, p. 381.

CHAPITRE II
Doctrine.

3. Police *in quovis*. Défaut de déclaration par l'assuré dans le délai prescrit. Absence de déchéance (M. de Courcy). — II, p. 616.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

4. FRANCE. — *Renvoi à la charte-partie et au connaissement.* — Lorsque la police d'assurance contient agrément par l'assureur de toutes les clauses et conditions de la charte-partie et des connaissements, l'assureur est tenu dans les limites de ces clauses, alors même qu'elles modifient les conditions du voyage prévues par la police. Spécialement, lorsque le connaissement donne au capitaine la faculté de débarquer une marchandise, en l'espèce une chaloupe, destinée au port d'Adda, dans le port de Gellacoffée ou dans celui de Quitta, l'assureur est tenu de la perte de la chaloupe, survenue dans le trajet du mouillage de Gellacoffée à la factorerie d'Adda. — Mante et Borelli c. Assureurs. — Marseille, 12 décembre 1892, VIII, p. 369.

5. *Polices flottantes. Conflit. Préférence.* — Dans un conflit de deux polices flottantes, l'une émanant du transporteur et régulière, l'autre émanant du chargeur, mais non suivie de l'avenant d'application, c'est la première qui seule doit sortir à effet, pour ce double motif qu'elle a été préférée par le chargeur lui-même avant le sinistre et qu'elle a été alimentée pour son compte et à ses frais. — Cies d'Assurances Trieste et Venise c. Tayac et Cie. — Bordeaux, 30 juillet 1888, IV, p. 411.

6. *Porteur. Droits de l'assuré.* — Une police d'assurance est un titre au porteur dans la plus large acception du mot. Mais le porteur d'une police d'assurance ne saurait avoir plus de droits que n'en aurait l'assuré lui-même. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 621.

7. *Police pour compte. Mise en gage.* — Une police d'assurance maritime peut être l'objet d'un gage dans les conditions de l'art. 91 du

Code de commerce. Spécialement, une police d'assurance « pour compte de qui il appartiendra » est valablement transmise en gage, moyennant simple correspondance, par le commettant au commissionnaire. En conséquence, lorsque cette transmission a eu lieu avant la faillite du commettant, les sommes perçues après la faillite, en vertu de la transmission, ne sont pas sujettes à rapport. — Syndic Cidely c. Borme. — Cassation, 18 mai 1886, II, p. 10.

8. *Police pour compte. Porteur de bonne foi. Nullité opposable.* — Les conséquences de fausse déclaration sont opposables au porteur de bonne foi d'une police d'assurance contractée pour le compte de qui il appartiendra. Le tiers porteur par voie d'endos ou le simple porteur de la police doit être considéré comme un cessionnaire, et ne saurait prétendre à l'exécution d'un contrat frappé de nullité à l'égard de son cédant et, par suite, réputé inexistant, aucun principe d'obligation ne pouvant survivre au contrat lui-même. — De Mavroïdi et Banque Ottomane c. Assureurs. — Paris, 3 février 1891, VI, p. 646.

9. *Police étrangère.* — Une assurance maritime contractée d'après une police étrangère est régie par les clauses de cette police. — John Jacobs c. Cies d'assurances Le Lloyd Néerlandais et Le Lloyd Andalous. — Seine, 28 août 1890, VI, p. 269.

10. ALLEMAGNE. — *Police flottante. Contrat. Perfection.* — Dans le cas d'assurance par police flottante, le contrat est parfait dès sa conclusion, bien qu'il ne reçoive son application que lorsque les marchandises ont été chargées sur des navires spécialement désignés. — Reessing et Cie de Brême c. l'Agrippina de Cologne. — Tribunal de Hambourg, 10 mai 1894, X, p. 264.

11. BELGIQUE. — *Police à ordre ou au porteur. Cession. Formalités. Inaccomplissement.* — La convention des parties suffit à rendre la transmission des titres à ordre ou au porteur opposable aux tiers étrangers à leur création, sans l'accomplissement des formalités de l'article 1690 du Code civil. Spécialement, peuvent être ainsi transmis *ergà omnes* des titres commerciaux à ordre ou au porteur (en l'espèce, une police d'assurance) en dehors de cas prévus par la loi. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. Banque d'Anvers, Pecher et Cie. — Anvers, 30 septembre 1892, VIII, p. 398

12. BRÉSIL. — *Cession. Endos. Equivalents.* — L'endossement n'est pas l'unique mode de transfert de la police d'assurance ; cet endossement est inutile toutes les fois que la cession des objets assurés se trouve établie par un autre titre, notamment par l'endossement des connaissements relatifs auxdits objets. — Moreira, Irmao et Cie c. Cie d'Indemnités d'Assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

13. *Police pour compte. Déclaration omise. Signataire. Engagement personnel.* — Lorsque, dans un contrat d'assurance, on omet de déclarer que cette assurance est faite pour le compte d'un tiers, la personne qui passe la convention et qui est une des parties contractantes a seule qualité pour en demander l'exécution. — L'Amphitrite c. Antonio Moreira Machado. — Sup. trib. de justice, 20 mars 1889, VI, p. 205.

14. GRÈCE. — *Contrat double. Inutilité.* — Il n'est nécessaire, pour la validité d'une clause, que la police soit signée par l'assuré et rédigée en double, car il s'agit d'un contrat commercial pour lequel la rédaction en double n'est pas exigée. — Cie d'assurance le Phénix c. Calamida. — Athènes, 1er juin 1887, III, p. 492.

15. ITALIE. — *Cession. Validité. Notification.* — Pour être valable à l'égard de l'assureur, la cession doit lui être notifiée régulièrement, faute de quoi le cessionnaire n'a pas de rapport juridique avec l'assureur. — Gênes, 23 février 1886, II, p. 79.

16. *Capitaine. Endossement au prêteur à la grosse. Cession imparfaite. Elément essentiel du risque.* — On ne peut dire qu'il manque au prêt l'élément essentiel du risque, par cette raison que le capitaine s'est obligé à endosser au bailleur des deniers la police d'assurance, s'il n'est pas certain que la police soit devenue parfaite et efficace envers les tiers par l'observation des formalités prescrites par l'article 422 du Code de commerce,

ni que la somme assurée soit suffisante pour couvrir le montant du prêt, ni que l'assuré ait satisfait à ses obligations. — Pattic. Aréna et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

17. *Police ouverte. Code de commerce italien. Validité.* — Suivant les dispositions du Code de commerce actuellement en vigueur, est pleinement valable et efficace l'assurance par police ouverte ou d'abonnement, ou flottante, avec laquelle celui qui a un intérêt légitime assure par police unique à son nom ou pour compte de qui il appartient ou appartiendra, pour une somme convenue moyennant, une prime et pour des risques déterminés, la valeur de toutes les marchandises à charger pour un ou plusieurs voyages par lui ou sur son ordre, sur quelque navire que ce soit, sans indiquer à chaque expédition le destinataire de la marchandise chargée. — Lloyd Rhenano Westfalo c. Frezia, Verdi et Pelosio oncle. — Gênes, 29 décembre 1892, VIII, p. 423.

18. *Titre au porteur. Assimilation impossible. Simple possession.* — La police d'assurance n'est pas un titre au porteur ; par suite, la seule possession de la police ne suffit pas pour prouver que le possesseur de cette police soit bien la personne cachée sous la clause pour compte et risque de qui il appartient. — Palerme, 21 décembre 1891, VII, p. 708.

Voir aussi : *Assurance fluviale, Assurance maritime, Assureur, Courtier d'assurance, Faillite.*

PONTÉE.

1. Danemark. — *Charte-partie. Jauge approximative du navire. Pontée convenable. Capitaine. Appréciation. Chargement au-dessus du bastingage.* — Lorsqu'un navire a été frété comme jaugeant un certain nombre de standards environ, pour transporter *une pleine cargaison avec une charge de pont convenable*, le fret entier devant être payé pour la pontée comme pour le reste, l'appréciation de la quantité qui peut être chargée sur le pont appartient au capitaine. Si donc l'affréteur refuse de charger sur le pont au-dessus du bastingage fixe du navire, le capitaine a droit au fret afférent à ce qui aurait pu, selon lui, y être chargé sans danger, alors surtout qu'il y a une différence sensible entre ce qui a été embarqué par l'affréteur et l'estimation approximative de la jauge du bâtiment dans la charte-partie. Vainement l'affréteur alléguerait n'avoir pu trouver d'assureur, au lieu d'expédition, que sous la condition que la hauteur de la pontée ne dépasserait pas le bastingage fixe du navire. — Cap. Erickson c. Affréteur. — Copenhague, 14 juin 1894, X, p. 635.

Voir aussi : *Affrètement, Assurance maritime, Chargement, Connaissement, Courtier maritime, Fin de non-recevoir, Jet à la mer.*

PONTON.

1. France. — *Location à la Chambre de Commerce. Démolition d'un navire. Coincement entre le navire et le quai.* — Lorsque, un ponton-grue ayant été loué à la Chambre de Commerce pour la démolition d'un navire dans le port, ce ponton a été coincé entre le navire et le quai, et a souffert de ce chef des avaries, le locataire n'est responsable du dommage que s'il s'est produit au cours d'une manœuvre exécutée par son ordre et à la suite d'une faute ou négligence à lui personnelle. La Chambre de Commerce désignant elle-même un surveillant sous la direction duquel fonctionnent ses engins, on ne saurait faire supporter par le locataire la conséquence des avaries souffertes, s'il n'est établi qu'il a enfreint les règlements du port et alors même qu'il serait prouvé que le travail s'est prolongé au-delà de l'heure normale, la responsabilité de ce retard devant retomber sur le préposé de la Chambre de Commerce. — Chambre de Commerce du Hâvre c. Jouan et Lehmann. — Hâvre, 24 décembre 1894, X, p. 588.

Voir aussi : *Abordage, Port.*

PORT.

CHAPITRE I
Législation.

1. Eaux intérieures. Abordage. Assistance maritime. Congrès international d'Anvers. — I, p. 427.

2. France. — Droits de port. Délai. Paiement. Formalités. (Décret du 5 novembre 1887.) — III, p. 508.

3. Port d'Alger. Décret modifiant le règlement de pilotage. — IX, p. 655.

4. Port de Calais. Droits de péage. Modification. (Arrêté du 4 mars 1895.) — X, p. 807.

5. Taxe de tonnage. Augmentation. (Décret du 4 mars 1895.) — X, p. 806.

6. Port de Dunkerque. Droits de tonnage (Décret du 22 septembre 1888). — IV, p. 379.

7. Ports de la Manche et de l'Océan. Droits sanitaires. Abonnement. Navigation périodique de Londres au Hâvre et à Marseille. Abonnement applicable pour le service de Londres au Hâvre. Navire substitué pour cause d'avaries ou de réparations. Jauge supérieure. Droit en sus. (Circ. minist. du 25 août 1887). — III, p. 389.

8. Port du Hâvre. Droits de tonnage (Décret du 31 juillet 1888). — IV, p. 378.

9. Port du Hâvre. Tarifs des péages. Modification de la loi du 19 mars 1895 (Arrêté du 22 mars 1895). — X, p. 807.

10. Port du Hâvre. Courtage maritime. Tarifs. Modification (Décret du 9 février 1895). — X, p. 810.

11. Port de Nantes. Police des quais (Arrêté préf. du 7 janvier 1891). — VI, p. 103.

12. Port de Rochefort. Droits de tonnage (Décret du 23 mai 1887). — III, p. 253.

13. Port de Tunis. Tarif des taxes à percevoir (Décret du 6 janvier 1894). — X, p. 684.

14. Ports de St-Malo, St-Servan et Solidor. Droits de tonnage (Décret du 14 août 1887). — III, p. 387.

15. Allemagne. — Droits de port à Travemunde et à Lübeck. — II, p. 109.

16. Autriche-Hongrie. — Port de Fiume. Point franc. Règlement de douane applicable. — VII, p. 614.

17. Ports de Trieste et de Fiume. — VII, p. 111.

18. Chine. — Ouverture du port de Tchong-King (Convention du 31 mars 1891). — VI, p. 605.

19. Danemark. — Port d'Isafiord. Règlement (Décision min. d'Islande du 28 juin 1887). — IV, p. 106.

20. Grèce. — Droits de phare en Grèce (Loi du 18 juin 1886). — III, p. 387.

21. Haiti. — Police des ports. — VII, p. 493.

22. Iles du Cap Vert. — Ports de Tarrafal et de Paul. Ouverture du commerce international (Décret du 20 décembre 1888). — IV, p. 614.

23. Italie. — Loi sur la classification des ports et la contribution aux travaux de construction et d'entretien (16 juillet 1884). — II, p. 113.

24. Japon. — Ouverture des ports à l'exportation. — V, p. 594.

25. Pays-Bas. — Règlement sur les pilotes et les ports. — II, p. 712.

26. Pérou. — Droits de port. (Décret du 13 septembre 1887). — III, p. 510.

27. Uruguay. — Brésil. Ports suspects (Décret du 30 novembre 1891). — VII, p. 630.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

28. France. — *Officiers de port. Injonctions verbales. Contravention.* Les officiers de port ont le droit de procéder, à l'égard des navires soumis à leur autorité, sans autre formalité que par injonctions verbales ; l'absence d'un ordre écrit ne fait donc pas disparaître la contravention. — Conseil d'Etat, 8 juillet 1887, III, p. 158.

29. *Officiers de port. Police. Amarrage. Grande voirie. Corps mort.* — Les officiers de port étant chargés de faire ranger et amarrer les navires, il leur appartient de veiller à ce qui concerne la police et de prescrire toutes les mesures nécessaires pour faire exécuter leurs ordres. Spécialement, il appartient à ces officiers, dans l'intérêt de la sécurité et de la navigation, d'enjoindre d'amarrer un navire à un corps mort situé au large ; et le refus d'obéir constitue une contravention de grande voirie autorisant la condamnation aux frais du procès-verbal et au remboursement des frais de corvée auxquels a donné lieu l'exécution d'office des ordres donnés. — Gay. — Conseil d'Etat, 25 juillet 1886, II, p. 143 ; 8 juillet 1887, III, p. 158.

30. *Amarrage. Contravention. Absence de pénalité. Dommage au navire voisin. Frais du procès-ver-*

bâl. — Mais il n'y a pas lieu de prononcer d'amende, aucune disposition de loi ne prévoyant de pénalité. Cependant, lorsque le fait reprochable a été de nature à causer un dommage, le contrevenant doit être condamné aux frais du procès-verbal. — Conseil d'Etat, 8 juillet 1887, III, p. 158.

31. *Police des ports. Autorité maritime. Incendie. Frais d'extinction. Charge de la commune.* — Le soin d'éteindre les incendies rentre dans les attributions des municipalités, et les frais faits pour y parvenir constituent, dès lors, une charge communale. Il en est ainsi, même pour les incendies qui se déclarent dans les ports et sur les quais, encore bien que la police des ports et des quais appartienne à l'autorité maritime, et que ce soit cette autorité qui ait, dans ses attributions, le soin de pourvoir à l'extinction du feu et le droit de réquisition.— Wilkes c. Doublet ; — Rouen, 22 novembre 1886, II, p. 649. — Wilkes c. Ville du Hâvre ; — Hâvre, 17 décembre 1887, III, p. 700.

32. *Ports et quais maritimes. Arrêté municipal. Droits de place et de stationnement. Défaut d'approbation préfectorale. Illégalité.* — La délibération du Conseil municipal, qui établit des droits de place et de stationnement sur les dépendances de la grande voirie, est illégale, si elle n'est approuvée par l'autorité supérieure. Cette autorité supérieure n'est pas le préfet, mais bien le président de la République ou le ministre de l'Intérieur, suivant le cas. Depuis la promulgation de la loi municipale du 5 avril 1884, les communes ne peuvent plus percevoir des droits de place et de stationnement sur les quais et ports maritimes, à moins d'une concession formelle de l'Etat. — Vernaison c. Peyre et Cie ; — Bordeaux, 26 décembre 1888, IV, p. 569. — Darboy et Cie c. Ville de Lyon ; — Cass., 4 novembre 1890, VI, p. 285.

33. *Enlèvement des marchandises. Contravention. Délai. Jours fériés.* — Le délai de trois jours, imparti par l'ordonnance de 1681, liv. IV, tit. I, aux marchands, facteurs et commissionnaires, pour l'enlèvement de leurs marchandises des quais et des ports, s'applique aussi bien à l'enlèvement des marchandises destinées à être embarquées qu'à celui des marchandises qui viennent d'être débarquées. Les dimanches et jours fériés comptent pour la supputation de ce délai de trois jours. — Ministre des travaux publics c. Godet. — Cons. d'Etat, 2 mars 1888, IV, p. 134.

34. *Engins d'amarrage. Concessionnaire. Vices de construction. Indemnité pour avaries. Conseil de préfecture. Compétence.* — Le Conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande d'indemnité formée contre le concessionnaire des engins d'amarrage d'un port maritime à raison d'avaries éprouvées par suite des vices de construction de ces engins. — Société des Corps Morts du port de Bordeaux c. Mac Donald et Thompson et Cie. — Cons. d'Etat, 12 février 1892, IX, p. 460.

35. *Navigation maritime. Marin. Port. Ouverture. Signaux. Force majeure.* — La force majeure ne résulte que d'un événement indépendant de la volonté humaine, et que cette volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer; par suite, on ne saurait envisager comme telle l'impossibilité où un marin peut s'être trouvé d'apercevoir de la place occupée par son bateau les signaux d'ouverture ou de fermeture du port, alors que l'heure de la marée, sa connaissance des règlements maritimes, son habitude du port devaient le rendre attentif à l'existence de ces signaux, et qu'il lui était facile de s'en assurer avant d'effectuer sa sortie. — Ministère public c. Lefebvre. — Cassation, 7 août 1890, VI, p. 245.

36. *Lieu du débarquement. Place assignée par le capitaine du port. Capitaine. Offre de se déplacer aux frais du réclamateur.* — Le capitaine ne commet aucune faute en débarquant la marchandise au lieu qui lui a été assigné par le capitaine du port. Il remplit toute son obligation en offrant aux réclamateurs de se déplacer à leurs risques et périls. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton. — Rouen, 29 janvier 1892, VII, p. 675.

37. *Abordage. Navire et ponton. Faute de ce dernier. Responsabilité de l'Etat. Séjour du navire dans le port après les réparations. Indemnité.* — L'Etat est responsable des avaries causées à un bâtiment par un abordage ayant pour cause la faute du

capitaine commandant un ponton. Mais cette indemnité ne doit pas comprendre le préjudice résultant de ce que le navire est resté dans le port où avait eu lieu l'accident au delà du temps nécessaire pour constater les avaries. — Ministre des Travaux Publics c. Johnsen et autres. — Conseil d'Etat, 2 mai 1890, VII, p. 281.

38. *Abordage. Signal de défense. Navire sortant. Infraction. Faute. Navire entrant avec autorisation. Demi-vitesse. Marche à droite. Absence de faute.* — Lorsqu'un signal de défense a interdit tout mouvement dans un port, le bâtiment qui opère sa sortie, malgré cette interdiction, commet une faute, quel que soit son tonnage, le règlement des ports sur les signaux d'entrée et de sortie ne faisant aucune distinction à cet égard, et, à supposer qu'une tolérance existe en faveur des navires d'un faible tonnage, elle ne saurait s'appliquer à un bâtiment à la remorque. En pareil cas, le navire qui entre avec l'autorisation de l'officier de port remplit toutes ses obligations en tenant sa droite et en marchant à demi-vitesse. Et il ne commet aucune faute, si, ayant aperçu un remorqueur sortant, il n'a pas ralenti de nouveau sa marche, ni stoppé ou fait machine en arrière, les évolutions de ce remorqueur ne devant pas le préoccuper en l'état du signal d'interdiction. Par suite, l'abordage survenu entre ce navire et le navire sortant, sous la conduite du remorqueur, est imputable exclusivement à ce dernier navire, alors qu'aucune faute n'est reprochable au premier, qui, en raison de la distance, n'a pu apercevoir à temps le navire remorqué, et qui, dès qu'il l'a aperçu, a fait tout son possible pour l'éviter. — Cie des Paquebots à vapeur de Caen et cap. Clément c. Lemire et Monnier, Allix et cap. Renezé. — Rouen, 1er août 1894, X, p. 402.

39. *Abordage. Navires à l'ancre. Sortie. Heurt. Avaries. Réparations. Dommages-intérêts. Non-lieu.* — Lorsque, dans le port où ils sont mouillés, deux navires jettent leurs ancres si près qu'elles s'enchevêtrent, et que, au moment de sortir, l'un d'eux, en essayant de se dégager, casse son treuil et subit un retard de plusieurs jours pour réparer ses avaries, le capitaine du navire endommagé n'est pas admis à réclamer des dommages-intérêts, s'il ne démontre pas que le navire voisin occupait indûment sa place ou s'il ne prouve pas quelque faute à sa charge. — Cap. Alexanderson c. Cie Fraissinet. — Marseille, 8 juillet 1889, V, p. 507.

40. *Abordage. Règles d'entrée et de sortie. Inapplication. Absence de faute.* — Les règles d'entrée et de sortie d'un port ne sont pas applicables, comme toutes les prescriptions du même genre, lorsque leur observation conduirait à un danger immédiat. — Cap. Féron c. cap. Schuck. — Hâvre, 13 mai 1890, VI, p. 51.

41. *Port d'ordres. Port du « continent ». Port de la Méditerranée non compris.* — Lorsqu'un navire est affrété aux Antilles pour se rendre à Falmouth pour ordres et, de là, dans un port sûr du continent ou du Royaume-Uni, le mot « continent » ne doit pas être compris dans sa signification géographique, mais interprété dans le sens de port de la côte continentale, par opposition à ceux de la côte insulaire, ou tout au plus de ports européens de l'Atlantique. En conséquence, si le capitaine reçoit l'ordre de se rendre dans un port de la Méditerranée, il a droit à un supplément de fret. — Cap. Nielsen c. Hubeau. — Marseille, 29 octobre 1891 ; Aix, 2 juin 1892, VII, p. 312 et 666.

42. *Ports maritimes. Outillage public. Hangars. Chambre de Commerce. Concession.* — L'établissement et l'entretien de hangars et d'engins installés sur les dépendances du domaine public et mis à la disposition du public moyennant un prix de location sont des opérations dont une Chambre de Commerce peut se charger par application du décret du 3 septembre 1851. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. Etat. — Cons. d'Etat, 11 janvier 1889, V, p. 183.

43. *Port de Dunkerque. Pilotage. Règlements. Tarifs.* — Lorsqu'un navire, arrivé en rade de Dunkerque, a demandé à terre un pilote, après avoir refusé celui qui s'était offert à son passage à l'ouest du Dyck, c'est-à-dire dans la cinquième zone du pilotage de cette ville, l'Administration ne peut profiter de cette dernière circonstance pour invoquer l'article 42 du règlement de 1883 et réclamer au capitaine

de ce navire *un pilotage et demi*. En pareil cas, le capitaine doit payer sans doute, en sus du pilotage, les frais de transport du pilote envoyé de terre, mais il ne saurait subir l'application du tarif spécial établi par l'article 42 précité. Ce tarif vise exclusivement le cas où un capitaine demande soit à une des corvettes, soit à terre, un autre pilote que celui dont le tour d'embarquement est arrivé. — Administration du Pilotage c. Michener. — Dunkerque, 6 août et 6 septembre 1887, III, p. 280.

44. *Port de Marseille. Franchises. Abrogation.* — La loi du 16 décembre 1814 et les ordonnances des 20 février 1815 et 10 septembre 1817, qui affranchissent le port de Marseille de tous droits de navigation, à l'exception des taxes de francisation et de congé, ont été abrogées par la loi du 10 mai 1866 sur la marine marchande.—Cie de Navigation mixte c. Douane.—Marseille, 5 juillet 1890, VI, p. 181 ; Cass., 9 juin 1891, VII, p. 11.

45. *Port de Marseille. Chambre de Commerce. Attributions. Installations de voies ferrées. Taxe.* — Le décret organique du 3 septembre 1851, sur les Chambres de Commerce, ne s'oppose pas à ce que ces établissements publics soient chargés de fournir à l'Etat la somme nécessaire pour l'exécution des travaux d'installation de voies ferrées destinées à desservir les quais et môles d'un port et autorisés à percevoir sur les marchandises transportées, et par l'intermédiaire de la Compagnie chargée de l'exploitation de ces voies ferrées, une taxe destinée au service de l'emprunt. — Cie des Docks et Entrepôts de Marseille c. Etat. — Cons. d'Etat, 11 janvier 1889, IV, p. 519.

46. *Port de Milazzo. Chargement dans ce port de vins de Messine. Absence de fraude.* — Les vins de la région de Messine sont fréquemment expédiés du port de Milazzo, dont l'importance rend plus faciles les transactions commerciales et les relations avec l'étranger. — Pierce Becker et Ilardi, cap. Stacey, Hollander et Cie c. Mourer. — Rouen, 14 janvier 1888, III, p. 546.

47. *Port de Naples. Périmètre.* — La plage de Coroglio est comprise dans le périmètre du port de Naples, et les chargements faits sur ce point doivent être réputés faits dans le port de Naples lui-même. — Alfano c. Assureurs. — Aix, 29 mars 1887, II, p. 666.

48. *Port de Rouen. Droits d'attache. Perception. Poursuites. Compétence.* — Les droits d'attache que la ville de Rouen a été autorisée, par l'ordonnance royale du 8 octobre 1815, à percevoir sur les bâtiments stationnés dans le port, à l'effet d'obtenir des ressources pour les dépenses des redressements des quais, étant une contribution indirecte, les contestations soulevées par la perception de ces droits doivent être jugés dans les formes prescrites pour les contributions indirectes. En conséquence, c'est le tribunal civil qui est compétent en premier et en dernier ressort, à l'exclusion de la Cour d'appel. — Ville de Rouen c. Gilles. — Cassation, 7 décembre 1887, III, p. 529.

49. *Port de Rouen. Droits d'attache. Loi du 5 avril 1884. Abolition.* — Le droit d'attache étant un impôt créé par une loi, et qui ne peut être perçu que sous l'autorisation de l'Administration supérieure, l'ordonnance du 8 octobre 1815, qui accorde cette autorisation à la ville de Rouen, n'est ni un contrat synallagmatique ni une concession de travaux publics. La loi du 11 frimaire an VII ayant été abrogée au regard des ports maritimes par la loi du 5 avril 1884, et Rouen étant un port maritime, l'ordonnance du 8 octobre 1815, qui n'est qu'une conséquence de la loi du 11 frimaire an VII, devient sans effet, les droits d'attache étant abolis dans le port de Rouen depuis la promulgation de la loi du 5 avril 1884. — Ville de Rouen c. Frétigny et Barbé — Rouen, 14 août 1884, V, p. 33.

50. *Port de Rouen. Droits d'attache. Domaine maritime. Perception par l'Etat. Nécessité d'une renonciation expresse.* — La ville de Rouen devrait, pour continuer cette perception, justifier d'une renonciation formelle à son profit par l'Etat, auquel appartient les produits du domaine maritime. Cette renonciation ne peut résulter ni de l'approbation annuelle par le chef de l'Etat de son budget où figurent en recettes les droits d'attache, ni d'une simple correspondance ministérielle. Il faudrait pour cela un décret du Président de la Ré-

publique, rendu sur le rapport du Ministre de l'Intérieur et l'avis du Ministre des Travaux Publics.— Ville de Rouen c. Frétigny et Barbé. — Ibid.

51. *Port de Rouen. Entrée du port. Limite.*— On ne saurait considérer l'embouchure de la Seine comme l'entrée du port de Rouen, celle-ci se trouve à la limite même de Rouen, en face des prairies de Bapaume. — Cap. Downie c. Génestal et Delzons. — Rouen, 6 juillet 1887, III, p. 285 ; 7 mai 1888, IV, p. 245.

52. *Port du Hâvre. Entrée et sortie du port. Vapeurs. Droit à toute marée de nuit. Entrée à six heures du soir. Abordage.* — L'article 2 du règlement du port du Hâvre admet sans conditions les navires à vapeur à entrer et sortir par les écluses à toutes les marées de nuit. L'arrêt qui ne relève aucune faute à la charge du capitaine qui a appareillé à six heures du soir pour entrer dans ce port est donc respectueux de la loi et échappe à la censure de la Cour suprême. — Dubuisson c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7.

53. *Port du Hâvre. Règlement. Nécessité d'un gardien à bord. Présence de l'équipage.* — Le règlement du port du Hâvre exigeant un gardien à bord de chaque navire, l'armateur en remplit les prescriptions, lorsqu'il a à bord l'équipage ; il n'est pas besoin alors d'un gardien spécial. — Tesnière et Marion frères c. Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris et Assureurs. — Hâvre, 2 juillet 1888, IV, p. 286.

54. *Port insalubre. Epidémie. Séjour du navire. Mort d'un homme d'équipage. Capitaine irresponsable.* — L'armateur a le droit d'expédier et de faire séjourner son navire dans un port quelconque, même insalubre, et ne répond pas de la mort survenue à la suite d'une maladie contractée dans ce port, par un homme de l'équipage, alors surtout que ce dernier, lors de son engagement, avait connaissance de l'épidémie régnante au lieu de destination. Le capitaine n'engage donc pas sa responsabilité en maintenant dans un port contaminé, pendant le temps strictement nécessité par le déchargement, les hommes indispensables pour cette opération. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs-Réunis. — Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675; Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

55. *Port insalubre. Médecin du bord. Retrait. Capitaine. Faute. Armateur. Responsabilité.* — Mais, si le capitaine retire le médecin du bord pour lui faire suivre le gros de l'équipage dans un lieu pourvu de ressources médicales suffisantes, et qu'on puisse attribuer à cette imprudence la mort de la victime, il commet une faute engageant plus ou moins, suivant les circonstances, la responsabilité de l'armateur. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs-Réunis. — Hâvre, 22 février 1893, VIII, p. 675.

Contrà. — Il ne l'engage pas en retirant le médecin du bord pour lui faire suivre ailleurs le gros de l'équipage, s'il est constant que cette mesure était nécessitée par les circonstances, et s'il n'est nullement établi qu'elle ait été la cause directe et certaine de la mort de la victime. — Vve Garrigue c. Cie des Chargeurs-Réunis. — Rouen, 31 janvier 1894, X, p. 17.

56. *Frais de port. Avarie commune. Déduction du fret non payé.*— On doit déduire de la valeur des marchandises et du navire les avaries classées particulières et du fret non payé les frais de port et gages de l'équipage. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

57. ALLEMAGNE. — *Navires. Droit de se maintenir à gauche.* — En vertu de l'article 21 de l'ordonnance du 7 janvier 1880, la considération d'un danger à éviter, et même tout autre motif raisonnable, autorise un navire à chercher à se maintenir dans la partie des eaux située à sa gauche, surtout dans un port ; autrement, avec la complication du commerce, les mouvements des navires se trouveraient arrêtés, à tout instant, sans nécessité. — Société « Hamburg Sudamerikanische - Dampsfchifffahrts-Gesellschaft » c. Taylor, Cameron and Co. — Trib. sup. hans., 25 juin 1886, III, p. 209.

58. ANGLETERRE . — *Droits de phare. Relâches volontaires. Exemption inapplicable.* — Dans le règlement qui régit les différents droits à payer en Angleterre, à l'entrée des ports, il est dit que : « Seront exemp-

tés de tous droits les navires allant d'un port étranger à un port étranger sans toucher à aucun port ou rade du Royaume-Uni, comme aussi les navires qui relâcheront dans un port ou rade par suite de tempête, pour réparer des avaries, *ou pour se procurer des provisions quelconques actuellement nécessaires au salut du navire ou aux besoins de l'équipage* ». Pour que les derniers termes de cette exemption soient applicables, il faut évidemment qu'il y ait force majeure ou cas fortuit. Mais une relâche combinée et préparée à l'avance dans un but d'économie (notamment, pour acheter du charbon à meilleur marché qu'au port de départ), ne peut valoir plus de faveur que l'entrée ordinaire d'un navire, dans un port anglais. C'est donc à bon droit qu'on oblige les navires, dans de telles conditions, à payer les taxes réglementaires. — Armateurs du « Neptune » c. Corporation de Trinity House. — Cour sup. de judic., 4 février 1888, III, p. 746.

59. *Place à quai. Chargement par ordre administratif. Indemnité.* — L'administration d'un port, qui sans raison légale fait quitter à un navire sa place à quai et interrompt ainsi son chargement, lui doit une indemnité. — Stumore c. Administration du port de Bombay. — Cour des petites affaires de Bombay, 20 octobre 1886, II, p. 581.

60. BELGIQUE. — *Ouvrages d'Ostende, Nieuport et Blankenberghe. Arrêté du 11 juin 1893. Force majeure. Inapplication.* — L'article 8 de l'arrêté royal du 11 juin 1893, relatif aux dégâts commis aux ouvrages des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe, ne rend les armateurs responsables de la réparation de ces dégâts qu'en dehors des cas de force majeure et ne saurait être étendu légitimement aux dommages qui dérivent du seul fait des éléments ou d'un événement purement fortuit. La garantie pour la récupération des frais de réparation, accordée à l'Etat par l'alinéa 3 de cet article, est donc restreinte dans cette limite. — Société anonyme Handelsvereeniging c. Etat Belge. — Gand, 4 juillet 1893, IX, p. 591.

61. DANEMARK. — *Amarrage. Conditions. Grand navire. Remorquage inutile.* — Pour qu'un navire puisse être considéré comme convenablement amarré dans un port, il faut que ses amarres soient disposées de telle sorte qu'elles ne soient point exposées à être brisées par les navires qui passent dans le voisinage. On ne peut imposer à un grand navire à vapeur à profond tirant d'eau l'obligation de se faire remorquer dans un port, alors même que, en faisant usage de sa machine, il occasionne une forte agitation de l'eau. Pour le règlement du dommage souffert par un navire amarré dans un port et qui, allant à la dérive, est abordé par un autre, on ne peut, d'après la loi danoise, faire entrer en ligne de compte la perte soufferte par le navire amarré avant la collision et résultant de la rupture des amarres. — Poulsen c. Christensen. — Soog Handelsret, 2 avril 1884, II, p. 354.

62. ECHELLES DU LEVANT. — *Port de Constantinople. Difficultés. Absence de force majeure.* — On ne saurait comprendre dans les cas de force majeure maritime les erreurs, les méprises, les accidents inséparables des dangers et des incertitudes de la navigation, telles que les difficultés du port de Constantinople connues de tous les marins, non plus que les courants permanents, bien qu'irréguliers, qui y règnent et dont l'intensité et les directions varient suivant certaines influences. — Le « Nérissa » c. le « Donnaï » et Cies d'assurances. — — Trib. cons. de Constantinople, 27 juillet 1888, V, p. 271.

63. ITALIE. — *Ordonnances sanitaires. Fermeture des ports. Interprétation.* — Une ordonnance sanitaire, qui décrète la fermeture des ports pour les provenances d'un pays atteint d'épidémie, ne peut pas être interprétée en ce sens qu'il s'agit d'une fermeture commerciale qui admet la purge de la quarantaine dans un lazaret, quand l'ordonnance qui prononce la fermeture des ports ne vise ni directement ni indirectement cet ordre d'idées. Est en faute le capitaine qui entreprend un voyage pour une destination qu'il sait que son navire ne pourra pas atteindre, les ports de cette région étant fermés pour raisons sanitaires. — Parme, 19 juin 1888, IV, p. 581.

64. *Port de Nice. Arrêté du 8 mai*

1868. Délais de chargement et de déchargement. Caractère administratif. — L'arrêté du préfet des Alpes-Maritimes, du 8 mai 1868, qui, en fixant les délais pour le chargement et le déchargement des navires au port de Nice, établit que ces opérations, pour les navires de plus de 1200 et de moins de 500 tonneaux, doivent être accomplies dans le délai de dix jours, est une disposition d'un caractère réglementaire et administratif, qui ne concerne que la police intérieure du port et ne peut modifier les délais de staries commerciales, établis par les usages locaux, matière qui est toute de droit privé. — Société anonyme d'éclairage et de chauffage par le gaz c. Ellena. — Gênes, 5 décembre 1893, IX, p. 775.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Amarrage, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Chargement, Compétence, Connaissement, Expertise, Fret, Italie, Navigation, Navire, Pilotage, Prime à la navigation, Rade, Saisie.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 1, 37-40, 52.
Allègement, 51.
Amarrage, 29, 30, 34, 61.
Arrêté municipal, 32.
Assistance maritime, 1.
Avarie commune, 56.
Capitaine, 36, 54, 55.
Capitaine du bord, 36.
Chambre de commerce, 42, 45.
Compétence, 34, 48.
Congrès d'Anvers, 1.
Conseil de préfecture, 34.
Contravention, 30, 33.
Corps mort, 28.
Courtier maritime, 10.
Déchargement, 64.
Domaine maritime, 50.
Droits d'attache, 48,49.
Droits de péage, 4, 9.
Droits de phare, 20, 58.
Droits de place, 32.
Droits de port, 2,15,26.
Droits de tonnage, 5, 6, 8, 11, 13.
Droits sanitaires, 7.
Eaux intérieures, 1.
Epidémie, 54.
Etat, 37, 50.
Exportation, 24.
Force majeure, 35, 60, 62.
Frais de port, 56.
Franchise, 44.
Fret, 56.
Gardien, 53.
Hangars, 42
Incendie, 31.
Jours fériés, 33.
Marée, 52.
Marin, 35.
Médecin du bord, 55.
Navigation, 35.
Navire à l'ancre, 39.
Officier de port, 28, 29.
Pilotage, 3, 25, 43.
Place à quai, 59.
Police, 21, 29, 31.
Ponton, 37.
Port d'Alger, 3.
Port de Blanckenberghe, 60.
Port de Calais, 4, 5.
Port de Constantinople, 62.
Port de Dunkerque, 6, 43.
Port de Fiume, 16, 17.
Port de Lübeck, 15.
Port de Marseille, 44, 45.
Port de Milazzo, 46.
Port de Nantes, 11.
Port de Naples, 47.
Port de Nice, 64.
Port de Nieuport, 60.
Port de Paul, 22.
Port de Rochefort, 12.
Port de Rouen, 48, 49, 50, 51.
Port de St-Malo, 14.
Port de St-Servan, 14.
Port de Solidor, 14.
Port de Tarrafal, 22.
Port de Tchong-king, 18.
Port de Travemunde, 15.
Port de Trieste, 17.
Port de Tunis, 13.
Port d'Isafiord, 19.
Port d'ordre, 41.
Port d'Ostende, 60.
Port du continent, 41.
Port du Hâvre, 8, 9, 10, 52, 53.
Port insalubre, 54, 55.
Ports de la Manche, 7.
Port de l'Océan, 7.
Remorquage, 61.
Signaux, 35, 38.
Vins de Messine, 46.
Voirie, 29.

PORTUGAL.

CHAPITRE I
Législation.

1. Abordage maritime. Principes du Code de commerce. — VI, p. 635.

2. Affrètement. Principes du Code de commerce. — V, p. 715.

3. Armateur. Principes du Code de commerce. — V, p. 598.

4. Arrangement avec la France. Successions de marins. — I, p. 436.

5. Assurance maritime. Code de commerce. Principes. — VI, p. 374.

6. Avarie. Principes. Législation (M. Ouwerx.) — V, p. 334.

7. Avaries. Principes du Code de commerce. — VI, p. 629.

8. Capitaine. Principes du Code de commerce. — V, p. 599.

9. Délaissement. Code de commerce. Principes. — VI, p. 378.

10. Douane. Droits de tonnage et d'ancrage (Loi 23 juin 1888.) — IV, p. 220.

11. Droits de port. Iles de Madère et des Açores. — I, p. 210.

12. Droits de sortie au Congo portugais. (Décr. du 2 septembre 1887.) — III, p. 794.

13. Gens de mer. Principes du Code de commerce. — V, p. 605.

14. Jaugeage des navires. Base (Circ. du 12 octobre 1887.) — III, p. 793.

15. Navigation. Droits de chargement. — VII, p. 111.

16. Navires. Principes du Code de commerce. — V, p. 595.

17. Port de Leixoès (Porto). Marchandises importées. Taxe spéciale (O. r. du 19 juin 1886.) — II, p. 248.

18. Prêt à la grosse. Code de commerce. Principes. — VI, p. 381.

19. Privilèges et hypothèques. Code de commerce. Principes. — VI, p. 370.

20. Relâches forcées. Principes du Code de commerce. — VI, p. 634.

21. Sauvetage et assistance. Principes du Code de commerce. — VI, p. 637.

22. Traité de commerce et de navigation avec la Suède et la Norvège du 10 avril 1885. — I, p. 456.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

23. FRANCE. — *Compétence. Attribution de juridiction à un tribunal étranger.* — Un tribunal de commerce français est incompétent pour connaître d'une contestation entre une compagnie maritime française et une compagnie maritime étrangère, si cette dernière, bien que défenderesse au procès, n'a en fait contracté aucune obligation à l'égard de l'autre compagnie et que ce soit la compagnie française, demanderesse, qui se trouve obligée au regard de la compagnie étrangère. En l'espèce, l'art. 14 du Code civil ne peut recevoir son application pour distraire la compagnie étrangère de ses juges naturels. Le déclinatoire d'incompétence ne saurait, d'ailleurs, être écarté par l'application de dispositions du Code de commerce de l'Etat, en l'espèce le Portugal, auquel appartient la compagnie défenderesse, alors que ces dispositions sont en opposition avec celles de la loi française. — Cie des Chargeurs Réunis c. Cie Mala Real Portugueza. — Seine, 26 août 1891, VII, p. 132.

POSTE.

1. FRANCE. — *Courriers postaux. Transport pour compte de particuliers. Fret. Saisie.* — Le bénéfice de l'insaisissabilité, que la loi accorde aux entrepreneurs des courriers postaux pour les paiements, chevaux, provisions, ustensiles et équipages destinés au service de la poste, ne peut être étendu aux biens personnels desdits entrepreneurs. Notamment, quand l'entrepreneur d'un service postal maritime exerce sur les paquebots affectés à ce service l'industrie du transport des passagers et des marchandises, on ne saurait étendre la faveur de l'insaisissabilité aux frets qu'il encaisse ainsi, en qualité de commissionnaire de transports, pour compte des particuliers. — Morelli et Cie c. Reynaud, Cardon, Thiole et autres. — Marseille, 24 février 1887, II, p. 697.

Voir aussi : *Commissionnaire de transports, Douane, Espagne, Navire.*

PRESCRIPTION.

CHAPITRE I

Législation.

1. ITALIE. — Actions en matière maritime (Code de commerce.) — II, p. 506.

2. PAYS-BAS. — Extinction des obligations en matière de commerce maritime. Principes du Code de commerce néerlandais. — X, p. 140.

CHAPITRE II

Doctrine.

3. Actions résultant d'un contrat de transport maritime. Point de départ (M. Jacobs). — I, p. 669.

4. FRANCE. — Navire. Saisie. Commandement. Durée (M. Vidal-Naquet). — II, p. 751.

CHAPITRE III

Jurisprudence.

5. FRANCE. — *Art. 432 C. de com. Serment.* — La prescription édictée par l'article 432 du Code de commerce est absolue et ne permet pas la délation du serment au débiteur libéré par elle. — Lloyd Français c. Réassureurs. — Aix, 14 janvier 1889, IV, p. 536.

6. *Livraison. Art. 433. Portée. Marchandise chargée sans connaissement.* — La prescription édictée par l'article 433 du Code de commerce est générale et s'applique au cas où la marchandise a été chargée sans connaissement. — Kopstadt et Treichler c. Cie Cunard. — Rouen, 12 décembre 1893, IX, p. 719.

7. *Livraison. Art. 433, 434. Fait du porteur des connaissements. Mandataire des réclamateurs.* — Le porteur des connaissements est le mandataire des réclamateurs. Lors donc qu'il a pris livraison des marchandises et fourni des garanties pour le paiement du fret, il a obligé ses commettants, et ceux-ci ne sont plus recevables à opposer à l'action des affréteurs la prescription annale de l'art. 433

du C. de com. — Pierce Becker et Ilardi c. Auger et Réclamateurs. — Hâvre, 12 novembre 1888, IV, p. 428.

8. *Livraison. Défaut. Chargeur. Action en paiement. Prescription annale.* — L'action du chargeur en paiement d'une marchandise non délivrée se prescrit, comme l'action en délivrance elle-même, par une année à compter de l'arrivée du navire transporteur à destination. — Kopstadt et Treichler c. Cie Cunard. — Hâvre, 1er mai 1893, IX, p. 36 ; Rouen, 12 décembre 1893, IX, p. 719.

9. *Livraison. Défaut. Chargeur. Action en paiement. Prescription annale. Pourparlers. Interruption.*— Des pourparlers et des réclamations demeurés sans effet sont insuffisants pour interrompre cette prescription, l'article 434 du Code de commerce exigeant cédule ou obligation, c'est-à-dire une reconnaissance écrite de la dette. — Kopstadt et Treichler c. Cie Cunard. — Ibid.

10. *Livraison. Art. 433. Prescription. Arrêté de compte. Reconnaissance de la dette par écrit. Facture. Capitaine. Réception sans protestation. Abandon d'un reliquat sur le fret.*— La prescription annale, édictée par l'article 433 du Code de commerce touchant la demande en délivrance des marchandises, ne peut être interrompue par un arrêté de compte, au sens de l'article 434, que s'il implique une reconnaissance écrite de la dette avec fixation de son chiffre. En conséquence, le fait par le capitaine d'avoir reçu sans protestation la facture que lui ont remise les réclamateurs et de leur avoir abandonné un reliquat sur le fret, sensiblement égal au montant du déficit qu'ils réclament, ne peut suffire à interrompre cette prescription. — Cap. Roberts c. Got et Cie;— Cassation, 8 novembre 1893, IX, p. 433. — Sangster c. Simon ; — Cassation, 15 janvier 1894, IX, p. 705.

11. *Livraison irrégulière. Art. 433. Prescription inapplicable.*— La prescription édictée par l'article 433 du Code de commerce (dernier alinéa), visant uniquement les actions en délivrance de marchandises, n'est pas applicable à une action intentée, en vertu de l'article 1382 du Code civil, en raison d'une délivrance qui aurait été consentie irrégulièrement au destinataire non muni du connaissement. — Léglise c. Messageries Maritimes. — Bordeaux, 2 novembre 1891, VII, p. 560.

12. *Action contre le transporteur. Art. 433. Faute commise par le transporteur. Inapplication.* — L'article 433 du Code de commerce, qui déclare prescrite, au bout d'un an après l'arrivée du navire, l'action en délivrance de marchandises, ne s'applique pas à l'action basée sur une faute commise par le transporteur dans l'exécution de son contrat de transport. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

13. *Incendie. Art. 433. Renonciation. Expertise acceptée par les parties.* — Il y a renonciation par les parties à se prévaloir de la prescription annale édictée par l'article 433, lorsqu'à l'occasion de l'incendie ayant détruit une marchandise à bord d'un navire, l'armateur et les réclamateurs ont été d'accord pour demander à justice de fixer la répartition de la somme provenant du sauvetage. — French c. Rose. — Hâvre, 26 avril ; Rouen, 28 décembre 1887, III, p. 48 et 672.

14. *Incendie. Action en responsabilité contre le réclamateur. Prescription annale. Action antérieure en répartition des produits du sauvetage.* — L'armateur ne peut opposer la prescription d'un an à la demande formée par le réclamateur en responsabilité de la perte causée par l'incendie de la cargaison, survenu dans le port même de décharge, lorsque l'armateur a lui-même formé contre le réclamateur une action en répartition du produit du sauvetage. Une telle action doit être considérée comme équivalant à une renonciation à la prescription. — French c. Rose. — Ibid.

15. *Transport par mer. Art. 108. Inapplication. Art. 435 et 436.* — L'article 108 du Code de commerce n'est applicable qu'aux voituriers par terre et non aux transports par mer, qui sont exclusivement régis par les articles 435 et 436 du même Code. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

16. *Accident. Blessures par impru-*

dence. Prescription de trois ans. — L'action en dommages-intérêts, formée pour cause de blessures, contre un armateur ou tout autre particulier, est éteinte par la prescription de trois ans lorsque les faits allégués par le demandeur constitueraient à la charge du défendeur, s'ils étaient prouvés, le délit de blessures par imprudence. — Prat c. Cie Gén. Transatlantique. — Hâvre, 4 juillet 1893, IX, p. 503.

17. *Accident. Matelot à la mer. Capitaine. Refus de sauvetage. Délit. Poursuites. Ordonnance de non-lieu. Action civile.* — Lorsque, un matelot étant tombé à la mer, le capitaine a refusé de tenter le sauvetage, l'action civile contre ce dernier et contre l'armateur responsable se prescrit par trois ans, comme née à l'occasion d'un délit, bien que l'auteur principal, après avoir été l'objet d'une poursuite, ait bénéficié d'une ordonnance de non-lieu. — Pietri c. Cie Gén. Transatlantique. — Marseille, 20 mai 1893, IX, p. 56.

18. *Douane. Demande en remise de droits. Prescription. Interruption.* — La demande de remise des droits de douane, encourus à titre de pénalité, constitue une promesse de payer le droit simple et interrompt, par suite, la prescription d'un an édictée par la loi du 22 août 1791 (art. 25). — Pothier c. Administration des Douanes. — Cherbourg, 1er juin 1887, III, p. 193.

19. *Réassurance. Prescription quinquennale. Point de départ.* — Les règles relatives aux polices d'assurance sont applicables aux polices de réassurance ; notamment, la prescription quinquennale atteint également ces dernières quand le cas y échet. En conséquence, lorsque, du commun consentement des parties, les polices de réassurance passées entre elles ont pris fin à une époque déterminée, toute action intentée par le réassuré contre le réassureur, plus de cinq ans après l'époque dont il s'agit, doit être déclarée prescrite. — Lloyd français c. Réassureurs. — Marseille, 17 novembre 1887, III, p. 453.

20. ALLEMAGNE. — *Règlement d'avarie commune. Rédaction de la dispache. Prescription annale. Point de départ. Jour de l'échéance de la créance.* — La demande, fondée sur l'article 730, d'avoir à dresser une dispache, et ensuite d'avoir à fournir l'indemnité fixée par cette dispache, est évidemment une demande secondaire, donc une créance de navire, au sens de l'article 757. Or, ces créances se prescrivent par un an (art. 906) ; et l'article 908, 4°, indique que, d'une façon générale et sauf exception, « la prescription commence..... à l'expiration du jour de l'échéance de la créance ». Il en est surtout ainsi lorsque les dommages à répartir, comme avaries grosses, se sont produits au lieu de destination, à l'endroit précisément où, suivant les art. 729 et 730, la confection de la dispache, la fixation et la répartition des dommages doivent être faites sans retard. — Cie Générale d'assurance pour les transports maritimes fluviaux et terrestres c. Norddeutsche Lloyd. — Trib. sup. hans., 2 novembre 1886, III, p. 210.

21. BELGIQUE. — *Délai. Augmentation à raison des distances. Défaut de prolongation du délai.* — Les art. 73 et 1033 du Code de proc. civ. prolongent le délai intermédiaire entre le jour de la signification d'un exploit et celui où la partie signifiée doit comparaître, mais ils n'ont pas pour effet de prolonger le délai même de la prescription lorsque les deux parties sont domiciliées dans des lieux différents. L'exploit de citation n'en doit pas moins être signifié dans le délai de la prescription. — Cie de Constructions de Braine-le-Comte c. cap. Robinson. — Anvers, 6 juillet 1887, III, p. 344.

22. *Abordage. Fondement. Faute civile.* — L'action d'abordage, telle qu'elle est généralement considérée dans la théorie et dans la pratique, ne se base pas nécessairement sur des contraventions de police, mais bien sur des fautes civiles, dont les contraventions ne sont qu'accidentellement un élément. Cette action n'est pas, comme l'action pénale, prescrite par six mois. — Lisnyder c. Cave. — Anvers, 6 juillet 1894, X, p. 472.

23. *Manquant. Dommages-intérêts.* — La prescription d'un an de l'article 236 de la loi maritime, en ce qui concerne la demande de délivrance de marchandises, ne s'applique pas aux actions en dommages-intérêts pour manquant. — Agelasto et Cie c. cap. Read. — Anvers, 24 mars 1893, IX, p. 261.

24. Espagne. — *Avarie grosse. Contribution.* — Il n'y a pas lieu de tenir compte de la prescription que l'article 995 du Code de commerce abrogé (art. 951 du code en vigueur), établit pour pouvoir réclamer leur quote-part aux intéressés dans une avarie commune, quand les parties ont convenu de contribuer à ce qui pourrait être dû, aussitôt que le règlement serait terminé et que la responsabilité de chacun serait fixée. — Trib. sup. de Madrid, 21 février 1885, III, p. 227.

25. Etats-Unis. — *Abordage. Mort. Statuts de Pensylvanie.* — L'action *in rem* contre le navire à raison d'une mort suvenue à la suite d'un abordage est prescrite par un an à compter du jour du décès, d'après les statuts de Pensylvanie. — Cour supr. des Etats-Unis, 15 novembre 1886, II, p. 719.

26. Grèce. — *Délaissement. Prescription. Action en validité.* — L'action en délaissement se prescrit dans les délais de l'article 373, tandis que l'action en paiement de la somme assurée ne se prescrit que par cinq ans à compter de la date du contrat. L'action en validité du délaissement intentée en temps utile devant le tribunal doit être considérée comme un des actes interruptifs de prescription visés par l'art. 434 du Code de commerce. — Aréopage d'Athènes, n° 208 de 1886, II, p. 459.

27. *Prescription annale. Interruption. Arrêté de compte.* — La prescription d'un an édictée par l'art. 433, § 1er, du Code de commerce, commence à courir sans doute *après le voyage fini ;* mais, suivant l'art. 434, elle ne peut s'accomplir s'il intervient un arrêté de comptes. Dans ce cas, la prescription de trente ans est seule applicable. — Syra, n° 618 de 1886, II, p. 462.

28. Italie. — *Art. 671. Point de départ de la prescription.* — La prescription, édictée par l'article 671, ne commence à courir que du moment où l'on a pu valablement agir. — Sentence arbitrale, 13 mars 1886, II, p. 84.

29. *Affrètement. Résolution avant le départ. Fait de prince. Capitaine. Mise en route. Impossibilité d'arriver à destination. Prescription annale.* — Le contrat d'affrètement étant résolu lorsqu'avant le départ du navire le voyage pour le lieu de destination est empêché par le fait de prince (art. 551 du Code de commerce), si néanmoins le capitaine entreprend le voyage et ne peut approcher du port de destination et se trouve contraint à retourner au port de départ, l'action en dommages-intérêts qu'intente le passager ou le chargeur contre l'armateur n'est pas fondée sur le contrat d'affrètement, mais sur le délit ou le quasi-délit du capitaine, et n'est, par suite, pas sujette à la prescription annale dont s'agit à l'article 924 du Code de commerce. — Maggi c. Bruzzo et Cie la « Véloce ». — Gênes, 20 juillet 1893 IX, p. 308 ; Cassation, Turin, 16 février 1894, X, p. 344.

30. *Délaissement. Exercice. Action d'avaries. Prescription. Interruption.* — L'exercice de l'action en délaissement n'interrompt pas la prescription de l'action d'avaries. Ne saurait même servir à interrompre la prescription le fait par l'assuré d'avoir, dans l'instance en délaissement, proposé subsidiairement l'action d'avaries, si la demande relative à cette action a été par lui proposée pour la première fois dans l'acte d'appel et a été, par suite, rejetée, aux termes de l'article 190 du Code de procédure civile (art. 2125-2128, Code civil). — Mutuelle Camogliese c. Oneto-Schaffino. — Gênes, 16 juin 1893, IX, p. 294.

31. *Gens de mer. Salaires. Débarquement. Point de départ.* — Pour faire courir le délai de la prescription des salaires des matelots, les mots *fin du voyage* signifient la fin des services rendus par le matelot et non la fin de l'expédition du navire. En conséquence, si un matelot vient à être débarqué en cours de voyage, la prescription annale commence à courir à partir de ce débarquement. — Cassation, Turin, 12 mai 1886, II, p. 734.

32. *Gens de mer. Salaires. Poursuite pour désertion.* — La prescription des salaires n'est pas suspendue par la procédure criminelle poursuivie contre le matelot pour désertion. — Ibid.

33. *Voiturier. Prescription. Portée.* — La prescription établie au profit du voiturier comprend toutes les

actions dérivant du contrat de transport et n'est pas limitée à celles naissant de la perte, de l'avarie des marchandises ou du retard dans la livraison. — Gênes, 4 mars 1886, II, p. 80.

34. NORVÈGE. — *Abordage. Action. Prescription. Point de départ. Victime du dommage.* — Le point de départ de la prescription édictée par l'article 73 du Code maritime norvégien est le moment où celui qui a souffert le dommage a pu savoir quel était l'auteur de l'accident, sans qu'il y ait à distinguer, à cet égard, entre le navire et la cargaison. — Christiania, 16 décembre 1892, X, p. 103.

35. TUNISIE. — *Chargeur. Demande en dommages-intérêts. Art. 437. Application.* — La demande en délivrance, au sens de l'art. 433, comprend l'action exercée par le destinataire pour se faire remettre les marchandises aussi bien que celle introduite par le chargeur pour obtenir les dommages-intérêts. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Tunis, 6 novembre 1890, VI, p. 590.

36. *Actes interruptifs. Pourparlers.* — Les pourparlers intervenus entre le chargeur et l'armateur ne constituent aucun des actes interruptifs de prescription prévus par l'art. 434. — L'Italia c. Cie Gén. Transatlantique. — Ibid.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Abordage maritime, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Commissionnaire de transports, Contrat à la grosse, Délaissement, Douane, Fret, Navire, Pêche maritime, Privilège, Sauvetage.*

PRESSE.

1. BELGIQUE. — *Article de journal. Reproduction.* — En reproduisant l'article d'un autre journal, le journaliste encourt une responsabilité qui lui est propre ; il a le devoir de vérifier l'exactitude des faits qu'il publie et ne peut, dès lors, exercer un recours en garantie contre le premier publicateur. — Porsage c. dame Victorine de Keyser et consorts. — Gand, 23 avril 1890, VI, p. 313.

2. *Capitaine. Articles de journal. Préjudice. Atténuation par rectification. Aggravation par commentaires.* — Le juge ne peut pas apprécier des articles de journaux par la qualification qui leur a été donnée ; il doit en rechercher le véritable caractère dans les circonstances de la cause ; des allégations peuvent être mensongères, sans impliquer que le journaliste, qui les reproduit, se soit rendu coupable de mensonge. Celui qui ne justifie d'aucun dommage matériel peut cependant avoir éprouvé un dommage moral, dont il lui est dû réparation. Un journal diminue dans une certaine mesure sa responsabilité en insérant la rectification faite par la personne attaquée ; il l'aggrave en ajoutant à l'article qu'il reproduit des commentaires et des détails de nature à rendre plus odieuse la conduite privée de la personne attaquée. — Porsage c. dame Victorine de Keyser et consorts. — Ibid.

PRÊT A LA GROSSE.

CHAPITRE I
Législation.

1. Principes. Concours avec une assurance. Contribution aux avaries communes. Congrès international d'Anvers. — I, p. 433.
2. Questions posées au Congrès maritime de Gênes. — VII, p. 383.
3. FRANCE. — Objet du contrat. Nouvel article 315 du Code de commerce. — I, p. 322, 439.
4. ESPAGNE. — Principes du Code de commerce. — III, p. 527 ; IV, p. 621.
5. GRÈCE. — Loi des 13-25 novembre 1851. — I, p. 316.
6. ITALIE. — Principes du Code de commerce. — I, p. 571.
7. PAYS-BAS. — Code de commerce. Principes. — IX, p. 113.
8. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce. — VI, p. 381.

CHAPITRE II.
Jurisprudence.

9. FRANCE. — *Privilège. Dernier voyage.* — Le prêteur à la grosse est privilégié pour les sommes prêtées pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage. Il faut entendre par dernier voyage, non point celui qui serait déterminé par les expédi-

tions du navire, en vue desquelles l'emprunt aurait été fait, mais bien le voyage réel, c'est-à-dire celui qui commence au port d'armement et finit au port de destination où le navire est désarmé. — Lauratet et Leroy c. Lalanne et Lançon. — Bordeaux, 9 août 1887, III, p. 561.

10. *Endos. Porteur. Privilège.* — Le porteur d'un acte de grosse peut valablement en invoquer tous les bénéfices ; il peut notamment exercer le privilège que la loi lui accorde, et si, cet acte a été souscrit à l'ordre du prêteur, les mêmes droits appartiennent aux tiers à qui il est régulièrement endossé. — Morelli c. d'Aubigny. — Hâvre, 28 février 1887, II, p. 687.

11. *Privilège. Extension au fret délégué.*—La délégation consentie à un tiers par le propriétaire d'un navire de tout ou partie du fret ne peut être opposée au privilège consenti au prêt à la grosse, lequel s'étend même au fret. Il en est ainsi, notamment, lorsque le créancier délégataire avait connaissance des avaries du navire et de l'insolvabilité du propriétaire, faisant prévoir la nécessité d'un emprunt à la grosse. — Sœtens c. Deutsch et fils. — Seine, 27 février 1889, IV, p. 662.

12. *Remboursement par le débiteur du fret. Subrogation dans le privilège.* — Le débiteur du fret transporté, qui, pour dégager sa marchandise, rembourse le prêt à la grosse et se trouve substitué dans le privilège en résultant, n'a pas à tenir compte de cette délégation, s'il n'est pas couvert dans ses droits privilégiés, qui s'exercent sur le fret par lui dû. — Sœtens c. Deutsch et fils. — Ibid.

13. *Capitaine à l'étranger. Nécessité. Droit d'emprunter. Art. 234. Portée énonciative.*—Les dispositions de l'art. 234 du Code de com. sont purement énonciatives et non limitatives. En conséquence, lorsqu'un navire est, depuis plusieurs mois, sans emploi dans un port étranger et que le capitaine, ne pouvant plus obtenir d'avances, se trouve complètement dénué de ressources pour faire subsister son équipage, il est permis à ce capitaine de contracter un emprunt à la grosse, soit pour rembourser les avances qu'on lui a faites, soit pour ramener son navire en France. Il en est ainsi surtout, lorsque le capitaine, avant de recourir à cette mesure, avait adressé de pressantes demandes à son armateur et, n'ayant jamais pu obtenir l'envoi des fonds dont il avait besoin, a contracté par voie d'adjudication et avec l'autorisation de l'autorité consulaire. — Morelli c. d'Aubigny. — Hâvre, 28 février 1887, II, p. 687.

14. *Prêt en Italie. Affrètement « franc d'avaries communes. » Formes de la loi italienne. Validité.* — Est valable et peut être opposé au chargeur le prêt à la grosse sur la cargaison, contracté en Italie, d'après les formalités prescrites par l'article 509 du Code de commerce italien, pour couvrir des dépenses du navire à la suite d'avaries, même quand le navire est affrété « franc d'avaries communes ». — Lamia c. cap. Grimaudo et Chambon.— Marseille, 17 mai 1888, IV, p. 79.

15. *Prêt avant le départ. Privilège. Abrogation. Navires étrangers.* — Les art. 27 de la loi du 10 décembre 1874 et 39 de la loi du 10 juillet 1885, qui ont abrogé le privilège inhérent au contrat à la grosse contracté avant le départ, ne sont applicables qu'aux navires français et non aux navires étrangers. — Deville c. Chegaray, Pélissier et Spadina. — Hâvre, 11 juin 1887, II, p. 684; Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 248.

16. *Navire étranger. Mesures conservatoires.* — En supposant que l'abrogation du privilège du prêteur à la grosse avant le départ puisse être étendue aux navires étrangers, le prêteur à la grosse a incontestablement le droit de prendre, à l'égard du navire, toutes les mesures conservatoires de nature à empêcher la disparition de son gage. — Pélissier et Cie c. Chegaray et syndic Deville.— Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 248.

17. *Emprunt sur le chargement. Chargeur. Privilège.* — Lorsque le capitaine a, dans les conditions prévues par l'art. 234 du C. de comm., contracté un emprunt à la grosse auquel il a affecté le chargement du navire, il en résulte, au profit du propriétaire du chargement, une créance garantie par un privilège, conformément à l'art. 191 du C. de comm. Et le chargeur, après avoir remboursé le prêteur à la grosse, dont le privilège primait le sien, conserve sa créance privilégiée contre le capitaine, repré-

sentant de l'armateur, du fait de l'engagement de la marchandise. Il ne peut être considéré comme codébiteur avec le capitaine d'une dette commune, dont le règlement serait soumis aux dispositions de l'art. 1214 du Code civ. — Paris, 22 novembre 1890, VI, p. 405.

18. *Police d'assurance. Clause de garantie d'hypothèque.* — Les clauses des polices d'assurance maritime devant êtres interprêtées limitativement, la clause exigeant que le navire assuré ne soit pas, lors de la conclusion du contrat, grevé d'une hypothèque maritime, ne saurait s'étendre au cas d'emprunt à la grosse. — Postel c. Cie l'Equateur. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

19. *Assurance. Emprunt. Absence de notification. Réticence.* — Il n'y a pas réticence ou fausse déclaration entraînant la nullité de l'assurance, bien que la relâche, par suite d'avaries en cours de route, et l'emprunt à la grosse, que cette relâche et ces avaries ont nécessités, n'aient pas été déclarés lors du contrat ou spécifiés spécialement depuis à l'assureur, si les faits de la relâche et l'emprunt qui en a été la conséquence étaient de notoriété publique (art. 29 de la police du Hâvre). — Postel c. Cie L'Equateur. — Hâvre, 12 juin 1894, X, p. 225.

20. *Assurance. Valeur agréée. Emprunt à la grosse. Ristourne proportionnelle. Non-lieu.* — Dans le cas d'une assurance souscrite *valeur agréée pour douze mois de navigation* et d'un emprunt à la grosse pris par le navire en cours de route, mais payable à l'arrivée au port de déchargement, si le risque assuré doit être diminué de la part contributive du prêteur de grosse dans les avaries, il n'y a pas lieu à ristourne proportionnelle de l'assurance entre la valeur agréée et le montant de l'emprunt à la grosse, et l'assureur doit, à l'expiration du temps des risques, régler les risques, sous la seule déduction de la part contributive du prêteur de grosse. — Postel c. Cie L'Equateur. — Ibid.

21. *Assurance du prêt. Portée. Fin des risques. Arrivée au port.* — L'assureur d'un prêt à la grosse ne répond que des risques maritimes que court le prêteur, et ces risques prennent fin quand les objets assurés sont en sûreté au port de destination. Dès lors, si, à l'arrivée du navire, sa valeur et celle de la cargaison, bien que diminuées par un second emprunt de grosse contracté à la suite d'une nouvelle fortune de mer, suffisent pour désintéresser le prêteur, l'assureur est déchargé ; il n'importe que des frais considérables, faits postérieurement pour la réalisation du gage, aient empêché le prêteur d'être intégralement remboursé, ces frais constituant des risques de terre, dont ne répond pas l'assureur. — Banque maritime c. Ch. Simon. — Nantes, 9 mai 1885, II, p. 35 ; Rennes, 9 mars 1886, III, p. 163.

22. Belgique. — *Privilège. Besoins extraordinaires du navire.* — Le prêt à la grosse ne peut être affecté par privilège sur le fret que lorsqu'il a été fait au capitaine pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison, ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer ; ne rentrent pas dans cette catégorie les dépenses faites par le capitaine pour acheter dans un de ses ports de destinations intermédiaires le charbon nécessaire à la continuation de sa navigation. Ces mots *besoins extraordinaires* ne doivent pas être entendus de tous les besoins pressants du navire. —Forwoord Brothers et Cie, Barned Lewis Lionel, et cap. Tom c. Stuart Williams et Cº et consorts.—Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

23. *Prescription extinctive. Statut personnel. Loi grecque.* — Un contrat à la grosse est censé fait sous l'empire de la loi grecque, quand il a été conclu devant le consul de Grèce, en son consulat, en présence de témoins citoyens grecs, que le prêt a été fait sur un navire grec, et que le prêteur et l'emprunteur ont tous deux cette nationalité. Il s'ensuit que la prescription de l'action dérivant de ce contrat doit être réglée conformément à la loi grecque. La prescription extinctive est régie par le *statut personnel*. En conséquence, la prescription triennale de l'art. 235 de la loi belge du 24 août 1879 ne peut pas être invoquée en Belgique par des étrangers contre d'autres étrangers, au sujet d'emprunts à la grosse contractés à

l'étranger sous l'empire d'une loi qui exige un temps plus long pour prescrire. — Stevis et Cº c. Caramano et Cº.— Anvers, 9 mai 1884 ; Bruxelles, 13 mars 1885, I, p. 170, 393.

24. ETATS-UNIS. — *Capitaine. Souscription de billets. Affectation du navire et du fret.* — Le capitaine qui, ayant besoin d'argent, souscrit des valeurs en affectant à leur remboursement, dix jours après son arrivée au port de destination, le navire et le fret, conclut un acte qui a le caractère d'un emprunt à la grosse, bien que le créancier n'ait pas renoncé au paiement pour le cas de non-arrivée. — Cour de district de la Nouvelle-Orléans, 25 mai 1887, IV, p. 334.

25. *Emprunts pour les mêmes besoins. Priorité. Absence de préférence.* — Deux valeurs créées à raison de dépenses faites pendant la même période et pour faire face aux mêmes besoins doivent venir en concours, bien que l'une soit antérieure d'un jour à l'autre. — Cour de district de la Nouvelle-Orléans, 25 mai 1887, III, p. 334.

26. *Privilège des gens de mer. Préférence.* — Le privilège du prêteur de grosse est primé par celui des gens de mer pour leurs salaires. — Cour de district de la Nouvelle-Orléans, 25 février 1888, IV, p. 335.

27. ITALIE. — *Nécessité de l'emprunt. Besoins urgents.* — Les frais nécessaires pour la réparation du navire et pour l'achat des vivres ne sont pas les seuls qui puissent autoriser le capitaine à contracter l'emprunt, mais tous les besoins urgents du navire quels qu'ils soient. — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

28. *Défaut de procès-verbal. Validité.* — L'emprunt à la grosse n'est pas efficace à l'égard du propriétaire du navire, s'il a été contracté par le capitaine en cours de voyage en dehors des cas de besoin urgent. Mais il ne cesserait pas de l'être par suite du défaut de procès-verbal constatant la nécessité et signé par les principaux de l'équipage et avec leur autorisation. — Pacinotti et Ferrigni c. Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

29. *Procès-verbal des principaux de l'équipage. Défaut. Sanction.* — Le procès-verbal signé d'un officier de l'équipage pour certifier la nécessité de l'emprunt ou prêt à la grosse, dont s'agit aux articles 507 et 509 du Code de commerce, est exigé seulement dans les rapports du capitaine et de l'armateur, et le défaut de procès-verbal ne libère pas ce dernier de la responsabilité envers les tiers, mais seulement enlève au prêt le bénéfice du privilège (art. 675 nº 9, et 677, nº 7, Code de commerce). — Patti c. Arena et Rodriguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

30. *Prêt sur le chargement. Annotation et transcription du titre.* — Le prêt à la grosse nécessaire sur le chargement, pour être valable dans les rapports entre le prêteur et le propriétaire du chargement, exige les formalités prescrites par l'art. 509 du Code de commerce, mais non l'annotation et la transcription du titre sur l'acte de nationalité, qui ne sont exigées que pour les prêts à la grosse sur le navire. — Banque de Gênes et consorts c. Wedekind. — Palerme, 3 mai 1890, VI, p. 585.

31. *Renouvellement du prêt. Nouvel emprunt.* — Le renouvellement du prêt consenti par le même prêteur équivaut à un nouvel emprunt fait par le capitaine pour la continuation du voyage.— Mutua Camogliese c. Lloyd italien. — Gênes, 31 décembre 1889, II, p. 740.

32. *Billet de grosse. Clause « à ordre ». Absence de force exécutoire.* — L'acte de prêt à la grosse, fait sous seing-privé avec la clause à ordre, quoique transmissible par endossement, comme la lettre de change, n'a pas, comme cette dernière, les effets d'un titre exécutoire (art. 592 Code de com.). — Rodriguez et autres c. Patti et Arena. — Gênes, 26 avril 1892, IX, p. 288.

33. *Porteur du billet de grosse. Exceptions inopposables.* — Les exceptions qui ne concernent pas la forme du titre ou le défaut des conditions nécessaires à l'exercice de l'action, ou qui ne lui sont pas personnelles, ne sont pas opposables au tiers porteur du billet de grosse, et même, en ce cas, ces exceptions ne peuvent suspendre la condamnation si elles ne sont fondées sur une preuve écrite et péremptoire (art. 324 du Code de commerce). — Patti c. Arena et Ro-

driguez. — Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

34. *Prêteur. Assureur. Concours.* — Le prêteur à la grosse et l'assureur des objets donnés en garantie viennent un concours sur la valeur des objets sauvetés; mais le prêteur n'est admis que pour le montant du prêt en capital. — Mutua Camogliese c. Lloyd italien. — Gênes, 31 décembre 1886, II, p. 740.

35. *Police d'assurance. Endossement au prêteur.* — On ne peut dire qu'il manque au prêt l'élément essentiel du risque, par cette raison que le capitaine s'est obligé à endosser au bailleur des deniers la police d'assurance, s'il n'est pas certain que la cession soit devenue parfaite et efficace envers les tiers par l'observation des formalités prescrites par l'art. 422 du Code de commerce, ni que la somme assurée soit suffisante pour couvrir le montant du prêt, ni que l'assuré ait satisfait à ses obligations. — Patti c. Arena et Rodriguez.— Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

36. *Propriétaire du navire. Abandon au prêteur. Validité.* — L'abandon peut avoir lieu dans tous les cas, sauf ceux limitativement indiqués par l'article 492, même dans les rapports du propriétaire du navire avec le prêteur à la grosse, et même aussi pour ce dernier quand sont terminés les risques de navigation. — Pacinotti et Ferrigni c. Huss et Cie. — Florence, 29 décembre 1892, VIII, p. 430.

37. *Prêt à l'étranger. Formes du lieu. Validité.* — Le prêt à la grosse, comme tous les contrats faits à l'étranger, est valable *erga omnes*, quand il a été réalisé suivant les formes du lieu où il a été contracté. — Mutua Camogliese c. Lloyd italien. — Gênes, 31 décembre 1886, II, p. 740.

38. Tunisie. — *Capitaine. Emprunt sur la cargaison. Chargeurs. Droit de décharger.* — Si les capitaines peuvent invoquer le premier paragraphe de l'article 234 du Code de commerce pour être autorisés à contracter un emprunt à la grosse sur la cargaison pendant le voyage, les chargeurs peuvent, de leur côté, se prévaloir du paragraphe 3 du même article pour s'opposer à cet emprunt, en déchargeant leurs marchandises et en payant le fret proportionné à l'avancement du voyage. En parlant, dans ces deux paragraphes de la mise en gage et de la vente de la cargaison, le législateur a entendu attribuer chaque fois à ces expressions le même sens et la même portée. — De Farconnet, Roubaud et Cie c. cap. Poudikos. — Tunis, 17 janvier 1894, X, p. 118.

Voir aussi : *Assurance maritime, Capitaine, Navire.*

PRÊT SUR GAGE.

1. France. — *Commissionnaire. Absence d'indication du commettant. Responsabilité.* — Les commissionnaires en prêts sur gages qui traitent d'un prêt sur marchandises en leur non personnel, et sans que le nom de leur commettant soit indiqué dans les conventions, se trouvent garants de la valeur du gage qu'ils donnent au prêteur contre les fonds que celui-ci leur avance. Dès lors, si les documents qu'ils ont remis sont plus tard reconnus faux et si le prêteur ne reçoit pas le gage qu'il avait stipulé, les commissionnaires peuvent être déclarés, malgré leur bonne foi, conjointement et solidairement responsables, avec les auteurs de la fraude, du préjudice subi par le prêteur. — Mourer c. cap. Stacey. — Rouen, 24 novembre 1886, II, p. 420.

PREUVE

1. France. — *Connaissance personnelle du juge. Excès de pouvoir.* — Les juges ne peuvent jamais, même en matière commerciale, à peine d'excès de pouvoir, former leur conviction ni motiver leur décision sur le résultat de leurs investigations personnelles poursuivies en dehors de l'audience et en l'absence des parties. Est nul, en conséquence, le jugement qui est déclaré fondé « sur les faits de la cause, le rapport des experts et les renseignements pris par le tribunal ». — Quillet ès-qualités c. Leveux. — Poitiers, 16 décembre 1889, V, p. 482.

2. *Juge. Connaissance personnelle. Ordre public. Absence. Renonciation.* — Bien que le juge ne puisse former sa conviction à l'aide d'informations personnelles recueillies par lui, et soit tenu de fonder sa décision sur des modes de preuve admis par la loi, contradictoirement entre les par-

ties, une décision d'un tribunal de première instance ne peut être attaquée pour violation de cette règle, si, en appel, aucune critique n'a été soulevée de ce chef, aucun motif d'ordre public ne s'opposant à ce que les parties renoncent à l'observation des règles de la preuve. — La Mélusine, La Marine et La Centrale c. Pablo Gil. — Cassation, 15 janvier 1890, V, p. 470.

3. BELGIQUE.— *Quasi-délit commercial. Preuve par tous moyens de droit.* — La preuve d'un quasi-délit commercial peut être faite par tous moyens de droit et même par présomptions. Il est permis aux juges de baser leur conviction sur une expertise irrégulière à laquelle il a été procédé dans des conditions de compétence et de sincérité qui commandent une confiance entière. — Vermeirein c. Union des Remorqueurs belges; — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221. — Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois c. Pellemans ; — Bruxelles, 26 janvier 1894, IX, p. 762.

4. ITALIE.— *Usages commerciaux. Attestations des corps de commerce.*— La preuve des usages locaux s'obtient spécialement par les déclarations des commerçants expérimentés, qui, pour la branche d'industrie qu'ils exercent, sont à même de connaître l'usage en cette matière ; et, à cet égard, les attestations des corps de commerce (comme les Chambres de Commerce) sont d'une importance particulière, soit pour la grande autorité qui s'attache à de tels corps, soit parce que leur avis est le résultat d'une délibération prise collectivement. — Société Anonyme d'Eclairage et de Chauffage par le gaz c. Ellena. — Gênes, 15 décembre 1893, IX, p. 775.

5. *Capitaine. Gages. Compte avec l'armateur. Preuve testimoniale. Inadmissibilité.* — La preuve testimoniale est inadmissible pour établir le montant des gages convenus entre le capitaine et l'armateur. Dans le compte que le capitaine doit rendre à l'armateur, celui-ci ne peut prétendre déduire des factures des fournisseurs des escomptes plus élevés que ceux portés au compte, en alléguant l'usage admis dans les villes maritimes de faire de pareils escomptes, et il ne saurait être admis à établir un pareil usage par la preuve testimoniale. — Patrone c. Bennati. — Gênes, 3 juin 1893, IX, p. 630.

6. *Lettre de change. Addition frauduleuse. Inscription de faux.* — Une addition arbitraire et frauduleuse à une écriture privée (par exemple, à une lettre de change), faite par une partie à l'insu de l'autre, constitue un faux, et la preuve n'en peut être faite par témoignage ou par enquête, mais seulement par une véritable inscription de faux. — Figari c. Granet et Brown. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 636.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Avarie, Avarie commune, Capitaine, Chargeur, Commissionnaire de transports, Connaissement, Déchargement, Délit, Expertise, Force majeure, Fraude, Gage, Gens de mer, Navire, Obligation, Pilotage, Police d'assurance, Privilège, Vente.*

PRIME A LA CONSTRUCTION. —

1. FRANCE. — Application de la prime aux seuls bâtiments de mer. (Lettre du directeur général des Douanes.) — III, p. 389.

Voir aussi : *Douane, Navire.*

PRIME A LA NAVIGATION.

1. FRANCE. — Arrêté relatif à la surprime de navigation. — IX, p. 420.

2. Distance de deux ports. Circulaire du 1er mai 1885. — I, p. 195.

Voir aussi : *Armateur, Douane, Navire.*

PRIME D'ARMEMENT. — Voir : *Assurance maritime.*

PRIME D'ASSURANCE.

1. FRANCE. — *Privilège. Paiement par un tiers. Subrogation.* — Pour qu'un tiers puisse invoquer le privilège établi par l'art. 191, § 10 du C. de com., il ne lui suffit pas de justifier qu'il a payé en l'acquit de l'assuré les primes d'assurance du dernier voyage ; il doit, en outre, prouver qu'il se trouve subrogé, soit par la loi, soit par convention, dans les droits des assureurs. — Jacques c. Hess. — Cass., 23 novembre 1887, III, p. 532.

2. AUTRICHE-HONGRIE. — *Copropriétaires de navire. Prime. Solidarité.* — Les copropriétaires d'un navire, qui l'emploient à la navigation maritime, sont, à défaut d'une société commerciale existant entre eux, dans l'état d'une simple indivision. Par suite, il n'existe aucune solidarité entre eux pour le paiement des dettes du navire, notamment de l'assurance, et chacun d'eux n'est tenu du paiement de la prime qu'au prorata de sa part d'intérêt dans le navire. — Cie d'assurances maritimes c. consorts Premuda. — Trieste, 20 mars 1887, III, p. 333.

3. ETATS-UNIS. — *Privilège créé par les statuts d'un Etat. Préférence des maritimes liens.* — Dans la distribution du produit de la vente d'un navire, les *liens maritimes* doivent passer avant les *liens* créés par les statuts d'un Etat pour les primes d'assurance. — Caskey c. The Woodward. — Cour du dist. ouest de Pensylvanie, III, p. 760.

Voir aussi : *Abandon, Affrètement, Assurance maritime.*

PRIME D'IMPORTATION. — Voir : *Assurance maritime.*

PRISE.

1. FRANCE. — *Juridiction administrative. Conseil d'Etat statuant au fond. Compétence. Chose jugée. Juridiction civile. Incompétence ratione materiæ.* — Lorsqu'une demande en attribution de sommes représentant la valeur d'une prise a été soumise par la voie contentieuse au Conseil d'Etat, qui, statuant au fond, a reconnu par cela même avoir été compétemment saisi, la décision de la juridiction contentieuse a force de chose jugée, et, si une demande ayant le même objet et formée pour la cause entre les mêmes parties, est portée devant les tribunaux civils, ceux-ci doivent se déclarer incompétents *ratione materiæ.* — Gallo c. Ministre des finances. — Cassation, 1er août 1888, IV, p. 244.

PRIVILÈGE.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Du privilège de l'armateur pour le paiement du fret.* — Chap. IV. *Du privilège des créanciers nantis.* — Chap. V. *Privilèges divers.* — Chap. VI. *Des privilèges sur les navires.* Sect. 1. *Constitution et maintien.* Sect. 2. *Assureurs.* Sect. 3. *Courtiers maritimes.* Sect. 4. *Vendeurs et fournisseurs.* Sect. 5. *Gens de mer.* Sect. 6. *Prêteur.* Sect. 7. *Droits de pilotage et de sauvetage.* Sect. 8. *Du rang des privilèges et de la loi applicable.*

CHAPITRE I

Législation.

1. ESPAGNE. — Rang des privilèges sur le navire (Code de commerce.) — II, p. 763.

2. ITALIE. Code de commerce. Principes. — II, p. 121.

3. Créances privilégiées. Code de commerce. Réforme. — VII, p. 491.

4. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce. — VI, p. 370.

5. SUÈDE. — Prescription. Principes du Code maritime — VIII, p. 217.

CHAPITRE II

Doctrine.

6. FRANCE. — Loi du 19 février 1889. Effet au point de vue des privilèges (M. Lavigne.) — VIII, p. 182.

7. Du privilège des gens de mer sur le fret encaissé par l'armateur (M. Génevois.) — II, p. 218.

8. Indemnité d'assurance. Subrogation (M. Laurin.) — III, p. 237.

9. ITALIE. — Sauvetage et assistance. Nature du droit de privilège sur les objets sauvés (M. G. Benfante.) — V, p. 564.

10. NORVÈGE. — Du privilège des sauveteurs pour l'indemnité qui leur est due (M. Beauchet.) — II, p. 613.

CHAPITRE III

Du privilège de l'armateur pour le paiement du fret.

11. FRANCE. — *Obligations de l'affréteur. Garantie. Totalité de la cargaison.* — La totalité des marchandises est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles. Il en résulte que, lorsqu'un transporteur n'est pas

intégralement remboursé du fret et des autres sommes qui lui sont dues au sujet des marchandises, il a le droit de conserver comme garantie celles qui ont été chargées les dernières, alors même que la partie des frais qui les concerne aurait été payée. — Burnett et sons c. Bertrand et Cie et Herrenschmidt. — Rouen, 7 novembre 1887, III, p. 425.

12. Belgique. — *Fret. Marchandise. Affectation.* — La marchandise arrivée à destination est affectée au paiement du fret. Dès lors, quand elle a été vendue et que le prix en a été remis au destinataire, *tous droits des parties saufs*, celui-ci se trouve débiteur du montant du fret. — Cap. Bartlett c. Michielsens. — Bruxelles, 24 décembre 1886, II, p. 582.

13. *Fret et autres obligations de l'affréteur. Gage sur la cargaison. Conséquences.* — Les armateurs ont un gage sur la cargaison pour l'exécution de toutes les obligations des affréteurs, et peuvent conséquemment exiger, soit le paiement immédiat des surestaries et frais encourus au port de charge, soit une caution, soit une mention sur les connaissements pour affecter les marchandises chargées au payement de ces sommes. — Paul Koeppe c. Morel Brothers et Cie et Kennedy, Hunter et Cie.— Anvers, 26 mai 1887, III, p. 471.

14. *Fret. Privilège. Etendue. Affrétement en bloc. Marchandises chargées les dernières.* — En vertu de l'art. 71 de la loi du 21 août 1879 (art. 280 du Code de commerce), chacune des parties du chargement est affectée à l'exécution de toutes les obligations de l'affréteur et à chacune d'elles, de même que chaque partie du navire, des agrès, des apparaux et du fret est affectée à l'exécution de toutes les obligations du fréteur. Il en résulte que, dans le cas d'un affrètement en bloc, le capitaine peut exercer ses droits, quant à un excédent de fret qui lui reste dû, sur les marchandises chargées en dernier lieu, même si le fret proportionnel a été payé sur ces dernières marchandises. — Cap. Kiddle c. Foilk et Valois. — Anvers, 25 mai 1887, III, p. 341.

15. *Fret. Privilège. Délai. Point de départ.* — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces. — De Loopper et Brasseur c. cap. Liegnitz et Gavage. — Anvers, 30 novembre 1892, VIII, p. 587.

16. *Fret sur le vide. Absence de privilège.* — Le capitaine n'a pas de privilège à exercer au détriment du destinataire pour le fret sur le vide, lequel constitue moins un fret proprement dit, prix du transport, qu'une indemnité pour chargement incomplet. — Hansen c. Cie Commerciale. — Bruxelles, 10 mars 1894, X, p. 299.

17. Italie. — *Prescription. Délai. Point de départ.* — Le privilège de l'armateur pour son fret doit être exercé dans les 15 jours du déchargement. Mais la prescription ne commence à courir que du moment où il a pu valablement agir. — Sentence arbitrale, 13 mars 1886, II, p. 84.

CHAPITRE IV

Du privilège des créanciers nantis.

18. *Avances sur marchandises. Vendeur. Connaissement. Endossement au bailleur de fonds. Porteur. Remise du titre au débiteur. Privilège. Perte.* — Le privilège du créancier gagiste s'éteint par la seule perte de la possession réelle ; et la détention du gage par le débiteur, même convenue entre les parties en vue de sa conservation et de sa réalisation, ne saurait suppléer cette possession. Spécialement, celui qui a fait des avances sur le prix de marchandises et qui, nanti vis-à-vis du vendeur par l'endossement du connaissement, s'en dessaisit en mains de l'acheteur, perd par cela même le privilège attaché à son droit de gage, dont l'existence cesse, dès lors, d'être révélée aux tiers. — Société Générale c. Pauwels et Debacker. — Cassation, 9 avril 1894, X, p. 146.

19. *Connaissement. Simple remise. Cessionnaire. Privilège.* — En remettant à l'endosseur le connaissement en garantie de la traite, le tireur fait acquérir à l'endosseur, *ipso facto* et indépendamment de toute autre formalité, un droit exclusif et privilégié sur les marchandises prises en gage, lesquelles, dès ce moment, ne demeurent aux mains du tiré que comme une provision de la traite fournie par lui. — Franceschi et Schiaffino c. Banque de l'Algérie et Gaudet,

syndic Bertrand. — Alger, 15 novembre 1893, X, p. 28.

20. *Connaissement. Mention « valeur fournie ». Banque russe. Endossement. Régularité. Créanciers du tireur. Saisie-arrêt sur le prix de la marchandise. Porteur. Préférence.* — La mention « valeur fournie, » apposée sur un connaissement au moyen d'une griffe par une banque étrangère (en l'espèce, la Banque Russe de Riga), équivaut à la mention « valeur en compte » employée en France, s'il est constant que cette mention est conforme à l'usage courant de cette banque. Cette mention suffit à rendre régulier l'endossement du connaissement, alors surtout que le porteur justifie, par une attestation consulaire, que la valeur du titre a été effectivement fournie et qu'il est avéré que, l'endosseur étant débiteur en compte-courant de la banque, le nantissement a été procuré à celle-ci en garantie des éléments de ce compte. En conséquence, le porteur du connaissement ainsi endossé doit être payé sur la marchandise qu'il représente, par préférence aux créanciers du tireur, qui ont pratiqué une saisie-arrêt sur les sommes pouvant revenir à celui-ci sur le prix de cette marchandise par lui expédiée et refusée par le destinataire. — Banque de commerce de Riga c. Lapostolet frères et Certeux. — Rouen, 26 octobre 1894, X, p. 594.

21. *Lettre de change. Porteur. Provision. Marchandise. Affectation spéciale. Tiré. Liquidation judiciaire. Prix réglé en un chèque avant la suspension. Défaut de privilège.* — Le porteur d'une lettre de change, dont la provision consiste en une marchandise spécialement affectée au paiement de ladite lettre de change, a le droit de revendiquer la provision contre la liquidation judiciaire du tiré, quand la provision se retrouve encore en nature dans la liquidation au moment de la suspension. Mais ce droit de revendication n'existe plus, d'après l'article 575 du Code de commerce, quand le prix des marchandises formant la provision a été réglé en un chèque remis au tiré avant sa suspension, bien que ce chèque ait été créé postérieurement à la date fixée par le tribunal pour l'ouverture de la liquidation et encaissé par les liquidateurs après l'ouverture de la liquidation judiciaire. — Baring frères c. Ollivier et Cie et liquidateurs. — Marseille, 28 décembre 1892, VIII, p. 374.

22. *Porteurs de traites provisionnées. Droit sur la faillite du tiré. Marchandises distinctes de son actif. Vente par tiers consignataire de justice. Privilège.* — Les porteurs de traites provisionnées peuvent exercer leur droit exclusif sur la marchandise tant qu'elle ne s'est pas confondue dans l'actif du failli, et cette condition se trouve réalisée par la vente de la marchandise opérée par un tiers consignataire de justice. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Italiam Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London, Richardson et Violle et Tweedy et Cie. — Marseille, 31 janvier 1893, IX, p. 220.

23. *Dépôt des marchandises aux docks. Tiers propriétaire. Privilège pour les avances et le solde du compte-courant.* — La Compagnie des Docks, a sur les marchandises qui lui sont déposées par un négociant, un droit de privilège pour la couvrir non-seulement de ses frais et de ses avances sur les marchandises faisant l'objet du dépôt, mais encore du solde créditeur d'un compte-courant pour ses avances postérieures. Il en est ainsi, alors même que les marchandises déposées ne seraient pas la propriété du déposant. — Tardieu et Caramano c. Cie des Docks. — Marseille, 27 septembre 1892, VIII, p. 116.

24. ANGLETERRE. — *Marchandises. Avances. Privilège opposable au destinataire.* — La marchandise remise au destinataire ne lui arrive que sous réserve des droits réels qui ont pu la frapper antérieurement au bénéfice de tiers, notamment au profit du banquier qui a fait des avances sur cette marchandise en exigeant la remise des traites et des documents. — Banque of India c. Fernic. — Haute-Cour de justice, 27 octobre 1886, II, p. 577.

25. BELGIQUE. — *Gage. Chose d'autrui. Nullité. Meuble. Possession de bonne foi. Privilège.* — Quoique le gage de la chose d'autrui soit nul, le créancier gagiste nanti d'un meuble (en l'espèce, un titre transmissible par la tradition) peut opposer la possession de bonne foi pour le maintien de

son droit. — Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan c. Banque d'Anvers, Pecher et Cie. — Anvers, 30 septembre 1892, VIII, p. 398.

CHAPITRE V
Privilèges divers.

26. France. — *Sauvetage. Indemnité. Art. 2102 Code civil.* — Le sauvetage du chargement d'un navire confère au sauveteur sur ce chargement, pour le remboursement de ses dépenses, le privilège accordé par l'article 2102 du Code civil pour frais faits pour la conservation de la chose. — Cap. Tersdorpf c. cap. Kerr et assureurs. — Rouen, 21 mars 1894, X, p. 168.

27. *Marchandises en débarquement. Incendie. Frais de sauvetage.* — Les entrepreneurs de déchargement ont le droit de se faire payer par privilège sur la marchandise, de tous frais de sauvetage proprement dits, et peuvent en exiger le payement du séquestre nommé pour vendre et réaliser le sauvetage dans l'intérêt de qui de droit. — Wilkes c. Doublet ; — Rouen, 22 novembre 1889, II, p. 649. — Wilkes c. Ville du Hâvre ; — Hâvre, 17 décembre 1887, III, p. 700.

28. *Douane. Principe. Exceptions.* — Aux termes de l'art. 22 du titre XIII de la loi du 22 août 1791 et de l'art. 4 titre VI du décret du 4 germinal an II, la Douane a privilège et préférence à tous créanciers, sur les meubles des redevables, pour le paiement des droits, sauf les exceptions mentionnées par la loi précitée de 1791. — Vincent et Mattat c. Administration des Douanes. — Cassation, 4 janvier 1888, III, p. 531.

29. Etats-Unis. — *Fourniture de quais libres.* — S'il est vrai que le propriétaire d'un tel quai, puisse renoncer à son privilège soit explicitement, soit implicitement (par exemple, en ne réclamant pas ce privilège dans un délai moral), il n'est pas moins vrai qu'aucune coutume ne peut détruire le privilège dont s'agit ou le faire primer, quand cette coutume est en conflit avec la loi qui l'accorde. — Cour de dist. des Etats-Unis, 15 avril 1887, III, p. 488.

30. Italie. — *Privilège sur le fret. Propriétaire de la cargaison. Rétention impossible.* — Le privilège sur le fret, accordé au propriétaire de la cargaison avariée par l'article 673, nos 4 et 7, du Code de commerce, ne lui donne pas un droit de rétention sur ce fret, mais seulement un droit de préférence sur les autres créanciers qui n'ont pas de droit préférable au sien. Néanmoins, comme la loi présume en faute (art. 400 Code de commerce) le capitaine qui ne consigne pas la cargaison dans son état primitif, lorsqu'il ne prouve pas que l'avarie est provenue d'un cas fortuit ou d'une force majeure, et qu'on doit, par suite, en l'absence de cette preuve, contraindre le capitaine à l'exécution de son obligation, le réceptionnaire peut refuser le paiement du fret et être autorisé à le déposer dans un établissement public jusqu'à ce que l'avarie dont a souffert la cargaison ait été réglée. — Eli Knowlton c. Société Italo-Américaine pour le pétrole. — Gênes, 16 mai 1893, IX, p. 79.

CHAPITRE VI
Des privilèges sur les navires.

Section 1
Constitution et maintien.

31. France. — *Bâtiment de mer. Constitution d'hypothèques ou privilèges. Condition. Aptitude à la navigation maritime.* — Pour qu'un bâtiment soit susceptible d'être grevé de privilèges ou d'hypothèques, aux termes de l'article 191 du Code de commerce, il ne suffit pas que l'intention du constructeur ait été de l'affecter à une navigation maritime, ni même qu'il ait été l'objet d'un acte de francisation, mais il faut encore que, par sa forme et ses dimensions, il soit réellement apte à naviguer en mer, soit qu'il trouve en lui-même sa force de propulsion, soit qu'il la reçoive d'un navire étranger. — Fichet c. Faillite Gauthier. — Rennes, 12 avril 1894, X, p. 175.

32. *Navire. Vente aux enchères par ministère de courtier. Autorisation du tribunal de commerce. Formes légales. Privilège. Maintien. Créanciers. Droit de suite.* — La vente aux enchères du navire qui, à la demande de l'un des créanciers, serait ordonnée par le tribunal de commerce, en vertu de la loi du 3 juil-

let 1861, et opérée par ministère de courtier, en dehors des formes établies par le titre II du livre II du Code de commerce et la loi du 10 août 1885, n'aurait pas pour effet de purger les privilèges et hypothèques existant sur le navire et d'éteindre le droit de suite appartenant aux créanciers privilégiés ou hypothécaires. — Fleury et Gaillard, Monnet et Cartier c. cap. Rey et Syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

33. ALLEMAGNE. — *Navire. Gage acquis en Angleterre. Accomplissement des formes locales. Validité en Allemagne.* — Pour faire valoir en Allemagne un droit de gage dûment acquis en Angleterre, il suffit que les prescriptions de forme, exigées par la loi du lieu où il a été constitué, aient été accomplies. — Stumore et C° c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

34. *Loi anglaise. Mortgage sur le navire et le fret. Validité. Conditions. Formes prescrites par le Merchant Shipping Act. Inscription au registre.* — Le privilège, résultant d'un mortgage sur le navire et le chargement, n'est valablement invoqué, d'après la loi anglaise, que s'il a été rédigé dans la forme prescrite par le Merchant Shipping Act de 1854 ou dans celle qui l'a remplacée avec le consentement du Board of Trade, et s'il a été inscrit sur le registre des navires. — Stumore et C° c. James Laing. — Ibid.

35. *Mortgage anglais. Loi allemande. Non-contradiction.* — Le droit du *mortgage* anglais sur le navire et le fret à gagner n'est en rien contraire aux principes du droit allemand. — Stumore et C° c. James Laing. — Ibid.

36. BELGIQUE. — *Forme. Justification. Loi du 21 août 1879. Loi du pavillon. Règle « locus regit actum ».* — Les distributions par contribution en Belgique sont régies par la loi belge ; pour leur justification quant à la forme, l'art. 1 doit être combiné avec la loi du pavillon et la maxime « locus regit actum ». — Cap. Tom et Barned Lewis c. Forwood Brothers C° et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 103.

37. ETATS-UNIS. — *Maritimes liens. Cause maritime. Compression du coton. Absence de privilège.* — Les *maritimes liens* sont de droit étroit et ne s'appliquent pas à tous les contrats faits par les armateurs pour le profit du navire. Le *criterium*, pour apprécier le caractère des contrats qui en jouissent, se trouve dans la cause même du contrat, qui doit être maritime, et non dans l'objet, bien que celui-ci puisse concerner le navire. Spécialement, il n'y a pas de *lien* pour la compression du coton, quand cette compression a eu lieu avant qu'aucun affrètement engageant le navire ait été réalisé. — Leigler c. La Paala. — Cour du Dist. Est du Labrador, III, p. 760.

38. *Navire sous séquestre. Dettes pour besoins de navigation. Privilège.* — La règle, que les privilèges sur les navires ne peuvent être acquis, lorsque le navire est sous le séquestre de la Cour, n'est pas applicable lorsque ce séquestre est de pure forme et alors surtout que le navire a été expressément autorisé à contracter des engagements pour les besoins de la navigation. — Putnam c. Armateur du « Young American. » — Cour du Dist. Sud de New-York, 6 mai 1887, III, p. 366.

39. GRÈCE. — *Navire. Gage. Conservation du privilège. Inscription du contrat au livret des prêts à la grosse.* — Les navires peuvent être l'objet d'un gage. Ce gage confère un privilège au créancier. Il n'est point nécessaire, pour conserver le privilège, de faire inscrire le contrat de gage dans le livret des prêts à la grosse. — Syndics Archangelos c. Michel Papanicoli. — Cassation, arrêt n° 82, IX, p. 285.

40. ITALIE. — *Indemnité d'assurance. Inapplication.* — En cas de perte d'un navire, le droit de gage sur ce navire ne passe pas sur le montant de l'assurance. — Mutua Camogliese c. Schiaffino. — Gênes, 30 décembre 1889, V, p. 695.

41. SUÈDE. — *Part de navire. Gage. Lettre d'achat. Possession. Insuffisance.* — La possession d'une lettre d'achat (Kopebref) d'une part de navire ne suffit pas pour réaliser le nantissement exigé en matière de gage pour la constitution du privilège soit sur la part de navire, soit sur l'in-

demnité d'assurance dont les primes ont été payées par le créancier lui-même. — Borden c. Sylvan. — Cour supr. de Suède, 18 février 1885, I, p. 419.

SECTION 2

Du privilège des assureurs.

42. FRANCE. — *Navire au cabotage. Dernier voyage. Interprétation.* — Le « dernier voyage », pour lequel les assureurs d'un navire sont privilégiés, doit s'entendre, pour un navire employé à la petite pêche, comme pour un navire employé au cabotage, de la période comprise entre son armement et son désarmement, et non de la période pour laquelle les primes doivent être payées. — Neréide c. Crédit foncier maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

43. *Assurance fluviale. Primes. Absence de privilège.* — Le privilège accordé par l'art 191 du Code de commerce, § 10, aux primes d'assurances maritimes ne peut être étendu, par analogie, aux assurances fluviales. — Cie d'Assurances générales maritimes c. Faillite Turquet. — Seine, 5 juin 1886, II, p. 322.

44. *Primes payées par un tiers. Nécessité d'une subrogation légale.*— Pour qu'un tiers puisse invoquer le privilège établi par l'art. 191, § 10, du C de com., il ne lui suffit pas de justifier qu'il a payé en l'acquit de l'assuré les primes d'assurance du dernier voyage ; il doit, en outre, prouver qu'il se trouve subrogé, soit par la loi, soit par convention, dans les droits des assureurs. — Jacques c. Hess. — Cassation, 23 novembre 1887, III, p. 532.

SECTION 3

Du privilège des courtiers maritimes.

45. FRANCE. — *Navire étranger. Affréteur français. Courtage et frais de port. Voyages antérieurs.* — Le courtier maritime n'a pas de privilège sur le navire étranger affrété par des négociants français, à raison des courtages et frais de port pour *voyages antérieurs*, alors qu'il sait que ses véritables débiteurs sont lesdits affréteurs seuls, auxquels seuls, du reste, il a fait confiance. — Bérard c. Christiansen, Waage et Touchard-Lallemand.— Hâvre, 21 août 1891, VII, p. 153.

46. *Navire étranger. Affréteur français. Courtage et frais de port. Dernier voyage.* — Mais il a privilège sur le fret et le navire à raison du courtage et des frais de port pour le dernier voyage ou voyage en cours. — Bérard c. Christiansen, Waage et Touchard-Lallemand. — Ibid.

SECTION 4

Du privilège, du vendeur et des fournisseurs.

47. FRANCE. — *Navire. Vendeur impayé. Art. 191. Perte. Art. 2102 du Code civil. Droit de l'opposer.* — Le vendeur impayé d'un navire, qui a perdu le privilège à lui accordé par l'article 191 du Code de commerce, par suite de la déchéance résultant des dispositions de l'article 193, peut encore prétendre, à l'encontre des créanciers chirographaires, au privilège que l'article 2012 du Code civil accorde au vendeur d'objets mobiliers. — Vve Viola-Villa c. Vve Revert et Gonnet. — Marseille, 3 juillet 1891, VIII, p. 561.

48. *Vente du navire. Acheteur. Obligations. Tiers détenteur.* — Dans le cas de vente d'un navire, l'acheteur n'est tenu envers les créanciers privilégiés que comme tiers détenteur ; il ne saurait, dès lors, être rendu responsable, à l'égard desdits créanciers, des cas fortuits qui ont occasionné la perte du navire et ont par cela même éteint leur privilège. Il en est ainsi, alors même que les créanciers avaient fait signifier une opposition à l'acheteur, en vertu de l'art. 193 du C. de com., et l'avaient cité aux fins de payer ou de délaisser, si, d'ailleurs, cette citation a été suivie d'un jugement qui a déclaré la demande non recevable. — Cruchet fils et autres c. consorts Bordes. — Cassation, 8 novembre 1887, III, p. 401.

49. *Navire. Fournisseurs. Construction à forfait.* — Aux termes des art. 190 et 191, § 8, du C. de comm., les navires et autres bâtiments sont affectés par privilège au paiement des sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le bâtiment n'a pas encore fait de voyage. Peu importe que la

construction ait été faite par économie ou à forfait, et que les ouvriers aient eu ou non connaissance du forfait. Le marché à forfait, lorsque le constructeur fournit son travail, son industrie et la matière, constitue une vente à livrer. En conséquence, les fournisseurs et ouvriers qui ont traité avec le constructeur demeuré propriétaire du navire jusqu'à la livraison, ont acquis le privilège de l'art. 191, nº 8, et, lorsque le navire est ensuite livré à l'armateur, le privilège continue de subsister en vertu du droit de suite, tant que ce droit n'est pas éteint. — Fichet et Cie c. Bossard et fils ;— Rennes, 18 février 1887, II, p. 651 ; Cassation, 10 juillet 1888, IV, p. 131. — Huyssen c. Gombert-Lavallée ; — Cass., 27 octobre 1890, VI, p. 243.

Contrà.— Douai, 11 décembre 1886, II, p. 518.

50. *Bateaux de pêche. Fournitures d'entretien. Point de départ. Dernier voyage. Délivrance du dernier congé.* — Aux termes de l'art. 191, § 5, du C. de com., les frais d'entretien du navire, de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port, sont privilégiés. Or, le sens des mots : *dernier voyage,* cité dans cette disposition, pour indiquer le moment à partir duquel les fournitures d'entretien sont privilégiées, ne doit pas être déterminé par l'art. 194 du C. de com., qui fixe, suivant les circonstances, le temps pendant lequel un navire est censé avoir fait un voyage en mer. Le véritable sens de ces expressions doit être laissé à l'appréciation des juges. Et, quand il s'agit de navires qui ne font pas une navigation proprement dite, quand il s'agit notamment de bateaux de pêche, il est rationnel de considérer, comme terme du dernier voyage, la délivrance du dernier congé et de déclarer privilégiées toutes les fournitures d'entretien faites au navire depuis cette époque, jusqu'au moment de la saisie. — Granier c. Macarri et autres. — Aix, 29 décembre 1886, III, p. 198.

51. *Navire étranger. Affréteur français. Fournitures de charbon par les agents. Clause d'exonération des armateurs. Absence de privilège.* — Lorsqu'un *navire étranger,* un steamer, a été, par charte-partie, affrété en totalité et pour un temps déterminé par des *affréteurs français,* les agents desdits affréteurs à l'étranger qui, pour leur propre compte ou celui de correspondants ou marchands des affréteurs, ont fait des fournitures au navire, notamment du charbon pour sa machine, sont absolument sans droit ni action contre l'armateur, et, dès lors, ne peuvent prétendre à son encontre à aucun privilège, ni sur le navire, ni sur le fret, ni sur le sous-fret. Vainement, prétendraient-ils exercer un tel droit, même en le restreignant au sous-fret ou fret des connaissements, sous prétexte que ce serait grâce à leurs fournitures que le navire aurait pu naviguer et gagner ces frets. Si, d'une part, la charte-partie, qu'ils ont connue, spécifie que ces dépenses ou fournitures ne concerneront que les affréteurs, et si, d'autre part, ils se sont remboursés sur les affréteurs seuls, par traites visées par le capitaine, précisément avec cette mention : *owners not responsible* (armateurs non responsables). — Christiansen et Waage c. Worms Josse et Cie, Bossières frères et Cie, liquidateur Savary et Vve Touchard-Lallemand.— Hâvre, 12 mai 1891, VII, p. 155.

52. États-Unis. — *Navire étranger. Fournitures. Chronomètre.* — Un chronomètre est un des objets nécessaires au navire. En conséquence, lorsqu'on fournit à crédit à un navire étranger un instrument de ce genre, sur les ordres du capitaine, un droit réel maritime (un *maritime lien*) existe sur le navire pour la valeur dudit chronomètre. — Negus c. Georgia. — Cour du dist. Est de New-York, III, p. 759.

53. Italie. — *Chaland. Réparations. Absence de privilège.* — Celui qui a fait des réparations à un chaland pour avaries par lui souffertes n'a aucun privilège sur son prix. — Verany c Gustavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

54. Suède. — *Fournitures au navire. Paiement par lettres de change. Novation. Absence de privilège.* — Lorsque l'armateur-gérant a obtenu des fournitures de charbon moyennant des lettres de change successivement acceptées, cette acceptation ayant emporté novation, le fournisseur n'est créancier que de l'emprunteur person-

nellement et n'a aucun privilège sur les navires dont ce dernier était armateur-gérant. — Sundstrom c. Sand. — Cour supr. de Suède, 1er août 1889, V, p. 423.

SECTION 5

Du privilège des gens de mer.

55. FRANCE. — *Vivres et frais de subsistance. Application.*— L'équipage a privilège non seulement pour ses loyers et salaires, mais encore pour ses vivres et sa subsistance, dont les dépenses et la nécessité se rattachent essentiellement au louage de service maritime qu'il a contracté. — Viaud c. Nicolas. — Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

56. *Fret encaissé. Inapplication.* — L'art. 271 du C. de comm., en disposant que le « navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots », implique que le droit ainsi accordé aux matelots constitue un privilège, lequel, ne reposant que sur la créance de l'armateur contre l'affréteur, s'évanouit avec elle, lorsque le fret a été touché par l'armateur et s'est trouvé ainsi confondu dans la fortune mobilière de ce dernier. — Administration de la Marine c. Allain. — Cassation, 25 avril 1888, IV, p. 12.

57. *Salaires payés par un tiers. Subrogation. Conditions.* — La subrogation légale ou conventionnelle dans le privilège des gens de l'équipage ne peut être acquise qu'à celui qui a payé les gens de l'équipage de ses deniers personnels; on ne saurait bénéficier de la subrogation légale, si l'on a payé comme mandataire et non comme coobligé. — Lauratet et Leroy c. Lalanne et Lançon. — Bordeaux, 9 août 1887, III, p. 561.

58. *Gages. Preuve. Rôles d'armement et de désarmement.* — Le privilège pour les gages et loyers de l'équipage ne peut être exercé sur le navire que si les rôles d'armement et de désarmement contiennent des indications suffisantes pour faire connaître le montant des sommes dues pour ces gages et loyers. Et l'énonciation que l'équipage est engagé « à la part » n'est pas suffisante, puisqu'elle ne fait pas connaître la proportion dans laquelle chacun a droit sur les bénéfices. —Néréide c. Crédit Foncier Maritime. — Pau, 20 février 1888, V, p. 346.

59. *Capitaine. Gages. Exercice. Créance ordinaire.* — Le capitaine ne peut exercer son privilège sur le fret pour le montant de ses gages que comme tout autre créancier de l'armateur, et ne peut, comme tout autre créancier, procéder qu'en formant opposition entre les mains du consignataire. — Smith Allan Brown et joints, cap. King et Baxter c. Bensande et Cie, Fehr et Cie, et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

60. *Capitaine. Créance. Cession. Validité. Condition.*—Le créancier du capitaine d'un navire ne peut faire valoir la créance privilégiée du capitaine sur le fret que s'il y a eu à son profit cession de cette créance signifiée selon le vœu de l'article 1670 du Code civil ou subrogation accomplie conformément à l'article 1250, § 1er, du même Code.—Caisse maritime de Gênes c. Guende.—Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

61. *Capitaine. Privilège. Renonciation en faveur du prêteur de grosse.* — Si le capitaine est privilégié comme l'équipage pour ses salaires et loyers, il peut renoncer à ce privilège et faire abandon au prêteur à la grosse de la situation de faveur que la loi lui attribue.— Viaud c. Nicolas. — Rennes, 16 décembre 1886, III, p. 24.

62. ANGLETERRE. — *Capitaine. Débours.* — Le capitaine a pour ses débours un droit réel sur le navire, primant le droit des créanciers hypothécaires. — Baker c. Hamilton. — Haute-Cour de justice, 14 février 1887, II, p. 725.

63. *Voyage interrompu. Indemnité.* — Lorsque le capitaine interrompt le voyage à cause du mauvais état du navire, qu'il eût pu et dû constater avant d'engager son équipage, celui-ci a privilège sur le produit de la vente du navire pour être payé de ses gages et de l'indemnité qui lui est due. — Cour de Vice-Amirauté de Maurice, 30 septembre 1887, p. 607.

64. AUTRICHE-HONGRIE. — *Salaires. Dernier voyage. Signification. Adriatique.* — Aux termes de l'art. 191-6° du Code de commerce français, qui est en vigueur sur le littoral adriatique comme usage, on doit entendre par dernier voyage, donnant lieu au privilège des marins pour leurs salaires, seulement la dernière expédition

faite par le navire en vertu d'un contrat d'affrètement, et non pas l'ensemble des voyages faits par intercourse depuis l'embarquement d'un marin hors du port d'attache sur le navire plus tard vendu. Il en est ainsi, même si le navire a continué à naviguer et a fait l'objet de divers contrats d'affrètement sans revenir audit port. — Antonio Giovanni c. Angelo et Marianna, M. et autres. — Cour sup. de justice, 21 avril 1886, II, p. 342.

65. BELGIQUE. — *Dernier voyage. Signification.* — D'après la loi hollandaise, les gages du capitaine et des gens de l'équipage sont privilégiés, si pareilles dettes sont contractées à cause du dernier voyage, depuis le jour où le navire a été mis en état de faire le voyage jusqu'à celui où le voyage est considéré comme terminé. — Legers c. Bertrand. — Anvers, 5 mars 1886, II, p. 201.

66. *Fret encaissé d'avance. Application.* — La loi n'établit aucune classification entre les divers objets qu'elle affecte par privilège au payement du salaire des matelots ; elle met expressément sur la même ligne, pour l'exercice du privilège, le navire et les frets, et il n'échet point de distinguer entre le cas où le fret est encore dû et celui où il a été payé d'avance. — Forwood frères et Cie, Barned Lewis Lionel et cap. Tom c. Stuart Williams et Cie et consorts.— Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

67. *Subrécargue. Préposé des armateurs.* — Si, en règle générale, le subrécargue n'a pas droit au privilège accordé aux marins pour leurs gages, il en est autrement lorsqu'il est exclusivement le préposé des armateurs eux-mêmes, chargé, à un moment donné, de remplacer le capitaine et de prendre le commandement du navire. — Cap. Tom et Barned Lewis c. Forwood Brothers C° et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 503.

68. *Salaires payés par un tiers. Subrogation.* — Les tiers, qui ont payé les salaires dus aux gens de mer, sont subrogés aux droits de ces derniers. — Forwood Brothers et Cie, Barned Lewis Lionel et cap. Tom. c. Stuart Williams et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

69. ETATS-UNIS. — *Navire sous la direction de l'affréteur. Armateur non obligé personnellement.* — Le privilège des gens de mer sur le navire ne peut dépendre d'un contrat ; il est, au contraire, la suite obligatoire de l'emploi, au sens légal, de l'homme à bord du navire. Ce privilège existe aussi bien lorsque le navire est en possession d'un affréteur qui le fait naviguer pour son compte que lorsqu'il navigue sous le nom et pour le compte du propriétaire, avec cette différence toutefois que, dans le premier cas, le propriétaire du navire n'est pas personnellement responsable du montant du privilège. — Boylan c. armateur de l'« International ». — Cour du Dist. Sud de New-York, 25 mars 1887, III, p. 366.

70. *Engagement rompu. Fait de l'armateur.* — Le refus non justifié d'utiliser les services de matelots engagés, qui se sont présentés en temps utile, donne ouverture à une action *in rem* en Amirauté pour le paiement des salaires convenus, lorsque, d'ailleurs, le navire a effectué son voyage. Denny c. The Acorn. — Cour du Dist. Ouest de Pensylvanie, III, p. 759.

71. *Salaires. Avance. Subrogation.* — L'argent avancé pour payer les salaires de l'équipage a droit à un privilège égal à celui des matelots payés, et ce privilège (*lien*) prime celui des prêts à la grosse. — Cour de District de la Nouvelle-Orléans, 25 février 1888, IV, p. 335.

72. *Officiers sanitaires. Soins à des matelots malades.* — Les soins donnés à des matelots malades par les officiers sanitaires ont un caractère maritime, donnant ouverture à un droit réel sur le navire et à une action qui peut être poursuivie en Amirauté. — Cour de district de Brooklyn, 4 novembre 1887, IV, p. 335.

73. ITALIE. — *Chaland. Gardien. Absence de privilège.* — L'obligation du gardien, établi à bord suivant l'article 171 du Code de la marine marchande, ne s'étend pas aux chalands ; et c'est pourquoi le gardien d'un chaland n'a pas le privilège dont s'agit à l'article 675, n° 4, du Code de commerce. — Vérany c. Guastavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

74. NORVÈGE. — *Salaire du capitaine. Avances à l'armateur-gérant.* — Celui qui, après en avoir été requis

par l'armateur-gérant, a payé le salaire de plusieurs mois dû au capitaine et à l'équipage, a le droit d'être remboursé sur le navire lui-même. Il importe peu que, dans la tenue de ses livres, il ait porté ce paiement au compte personnel de l'armateur-gérant et qu'il ait produit sa créance dans la faillite de ce dernier; il n'y a point là un obstacle à ce qu'il fasse valoir ultérieurement son droit sur le navire.— Axel Herlofsen c. Petersen. — Christiania, 24 novembre 1888, VI, p. 491.

SECTION 6

Du privilège du prêteur.

75. FRANCE. — *Prêt à la grosse. Dernier voyage. Signification.* — Le prêteur à la grosse est privilégié pour les sommes prêtées pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage. Il faut entendre par *dernier voyage*, non point celui qui serait déterminé par les expéditions du navire, en vue desquelles l'emprunt aurait été fait, mais bien le voyage réel, c'est-à-dire celui qui commence au port d'armement et finit au port de destination où le navire est désarmé. — Lauratet et Leroy c. Lalanne et Lançon. — Bordeaux, 9 août 1887, III, p. 561.

76 *Prêt avant le départ du navire. Loi française. Abrogation du privilège. Navire étranger. Inapplication.* — Les art. 27 de la loi du 10 décembre 1874 et 39 de la loi du 10 juillet 1885, qui ont abrogé le privilège inhérent au prêt à la grosse contracté avant le départ, ne sont applicables qu'aux navires français et non aux navires étrangers. — Pélissier et Cie c. syndic Deville et Chegaray. — Hâvre, 11 janvier 1887, II, p. 684; Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 140.

77. *Prêt à la grosse. Extension au fret. Délégation du fret à un tiers.*— La délégation, consentie à un tiers par le propriétaire d'un navire de tout ou partie du fret, ne peut être opposée au privilège consenti au prêt à la grosse, lequel s'étend même au fret. — Sœtens c. Deutsch et fils. — Seine, 27 février 1889, IV, p. 662.

78. *Prêt à la grosse. Débiteur du fret remboursant le prêt. Subrogation.* — Le débiteur du fret transporté qui, pour dégager sa marchandise, rembourse le prêt à la grosse et se trouve substitué dans le privilège en résultant, n'a pas à tenir compte de cette délégation, s'il n'est pas couvert dans ses droits privilégiés, qui s'exercent sur le fret par lui dû. — Sœtens c. Deutsch et fils. — Ibid.

79. ALLEMAGNE. — *Prêt au capitaine pour achat de charbon. Frais de traversée.* — Le prêt consenti au capitaine pour achat de charbon et pour frais de traversée confère au créancier, d'après le droit allemand, un droit de gage sur le navire et son fret, et ce droit sur le fret est opposable à tous ceux qui ont acquis des droits sur le navire, tant que ce fret reste dû. — Stumore et Cie c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

80. ANGLETERRE. — *Capitaine. Dépenses. Charbon. Absence de privilège.*— Le capitaine n'a pas de privilège sur le navire pour ses dépenses, et ne peut être, par suite, préféré aux créanciers hypothécaires auxquels il oppose une lettre de change, qu'il a tirée sur les armateurs pour des fournitures de charbon, et qui n'a pas été acquittée par ces derniers.— William Hamilton et Cy c. cap Baker.—Chambre des Lords, 27 mai 1889, V, p. 254.

81. BELGIQUE. — *Prêt à la grosse. Besoins extraordinaires du navire. Signification. Charbon. Privilège.* — Le prêt à la grosse ne peut être affecté par privilège sur le fret que lorsqu'il a été fait au capitaine pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire ou de la cargaison, ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer ; ne rentrent pas dans cette catégorie les dépenses faites par le capitaine pour acheter, dans un de ses ports de destination intermédiaires, le charbon nécessaire à la continuation de sa navigation. Les mots *besoins extraordinaires* ne doivent pas être entendus de tous les besoins pressants du navire. — Forwood Brothers et C°, c. Stuart Williams et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 620.

82. GRÈCE.—*Prêt à la grosse. Nécessité non mentionnée. Absence de privilège.*— L'emprunt fait par le ca-

pitaine, sans l'accomplissement des conditions exigées par l'article 234, ne constitue pas un véritable prêt à la grosse; dès lors, on ne saurait, dans ce cas, comprendre la somme prêtée parmi celles dont parle l'art. 5, § 1er, de la police d'assurance, article d'après lequel l'assurance est nulle, lorsque les sommes assurées et le montant des contrats à la grosse consentis sur le navire dépassent les 3/4 de la valeur dudit navire. — Muarro c. Banque d'assurance « l'Archange ».—Spa, n° 618 de 1886, II, p. 463.

83. ITALIE. — *Prêt à la grosse. Tiers. Privilège. Condition. Procès-verbal des principaux de l'équipage.* —Le procès-verbal, signé des officiers de l'équipage pour certifier la nécessité de l'emprunt ou prêt à la grosse, dont s'agit aux articles 508 et 509 du Code de commerce, est exigé seulement dans les rapports du capitaine et de l'armateur, et le défaut de procès-verbal ne libère pas ce dernier de la responsabilité envers les tiers, mais seulement enlève au prêt le bénéfice du privilège (art. 675, n° 9, et 677, n° 7 du Code de commerce).—Patti c. Arena et Rodriguez.— Gênes, 23 mai 1892, IX, p. 73.

SECTION 7

Droits de pilotage et de sauvetage.

84. FRANCE. — *Sauvetage. Pilotage. Frais.*— Les frais de sauvetage sont privilégiés, en vertu de l'article 191 du Code de commerce. Il en est de même des droits de pilotage, sans qu'il y ait lieu de distinguer si ces droits ont été acquittés antérieurement ou non au prêt à la grosse, le prêteur ayant pu et dû se renseigner sur le point de savoir s'ils avaient été acquittés. — Viaud c. Nicolas. — Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

85. — *Droits de pilotage et autres. Absence de privilège sur le fret.*— Les droits de pilotage, navigation et autres ne sont pas privilégiés sur le fret. — Aix, 28 février 1889, V, p. 208.

86. ANGLETERRE. — *Frais de remorquage. Privilège. Condition. Sauvetage.* — Le remorquage ne saurait créer un privilège en dehors des cas où il constitue un sauvetage.— Werstrup c. Grande Cie de transports maritimes de Yarmouth. — Haute-Cour de justice, 2 décembre 1889, V, p. 683.

SECTION 8

Du rang des privilèges et de la loi applicable.

87. FRANCE.— *Rang. Contestation. Juridiction civile. Compétence.*— Les contestations relatives au rang des créances sur le navire sont de la compétence exclusive des tribunaux civils. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

88. *Privilège des douanes et de la Régie. Préférence.*— Le privilège des contributions indirectes prime celui des douanes. — Cassation, 9 mars 1885, I, p. 99.

89. ALLEMAGNE. — *Classement. Loi du lieu d'exécution.* — Le classement des privilèges sur le navire doit se faire d'après la loi du lieu de l'exécution, même dans le cas où les privilèges en concours sont fondés sur la même loi étrangère. — Tribunal de l'Empire, 25 novembre 1890, VIII, p. 584.

90. BELGIQUE. — *Contestations. Loi du pavillon.* — En cas de contestation sur les privilèges maritimes, on doit suivre la loi du pavillon. — Legers c. Bertrand; — Anvers, 5 mars 1886, II, p. 201. — Cap. Tom et Lewis c. Forwood; — Bruxelles, 30 mars 1889, V, p. 103.

91. *Mortgage anglais. Ordre public. Loi territoriale.*— Le créancier *morgagiste* (sur un navire anglais), qui a, d'après le droit anglais, le pouvoir absolu de disposer du navire, ne devient pas cependant propriétaire du navire, même s'il a mis son propre capitaine à bord, après avoir congédié le capitaine nommé par l'armateur. Il n'a qu'un droit de privilège. Ce privilège, quoique valablement constitué en Angleterre, ne doit pas être respecté en Belgique ; il est contraire à l'ordre public d'admettre un privilège que le législateur belge n'a pas lui-même créé ou qu'il n'a pas expressément autorisé. — Hatfield c. Harper. —Bruxelles, 14 avril 1888, IV, p. 83.

92. DANEMARK. — *Navire norvégien. Vente dans un port danois. Loi du pavillon.* — Lorsqu'un navire, qui a son port d'attache en Norvège,

est saisi et vendu dans un port danois, les privilèges et hypothèques sur le navire qui ont été valablement établis en Norvège peuvent être exercés en Danemark à l'encontre des créanciers danois. — Copenhague, 21 août 1889, VII, p. 589.

93. ETATS-UNIS. — *Rang. Loi du pavillon.* — C'est la loi du pavillon qui régit le rang des créanciers sur le navire. — Cour du D. S. de New-York, 29 juin 1887, II, p. 367.

94. *Rang. Absence de justification en temps utile. Créances chirographaires pour besoins de navigation. Préférence.* — Les privilèges, dont le montant égale ou excède la valeur du navire, doivent être établis avec diligence ; à défaut, ils sont primés, par suite de la négligence des bénéficiaires, par les créances chirographaires nées dans les besoins de la navigation. — Putnam c. Armateur du « Young American ». — Cour du Dist. Sud de New-York, 6 mai 1887, III, p. 366.

95. *Rang. Créances « ex contractu ». Créances « ex delicto ».* — D'après le droit commun maritime, les privilèges *ex delicto* sont primés par les privilèges *ex contractu.* — Putnam c. Armateur du Young American. — Cour du Dist. Sud de New-York, 6 mai 1886, III, p. 366.

96. *Maritimes liens. Liens créés par un Etat pour les primes d'assurance.* — Dans la distribution du produit de la vente d'un navire, les *liens maritimes* doivent passer avant les *liens* créés par les statuts d'un Etat pour les primes d'assurances. — Caskey c. The Woodward. — Cour du Dist. Ouest de Pensylvanie, III, p. 760.

97. GRÈCE. — *Prêt à la grosse. Livret du navire. Inscription. Préférence.* — Toutes les fois que la vente aux enchères du navire ne donne qu'un prix insuffisant, la créance inscrite la première dans le livret du navire est privilégiée. — Vavarigos c. Banque maritime « l'Alcyon ». — Cassation, arrêt n° 124, VII, p. 75.

98. ITALIE. — *Abordage. Abandon réglé par la loi française. Victimes italiennes. Privilège de l'art. 661. Application.* — Le privilège, établi par l'article 661 du Code de commerce pour l'indemnité due aux personnes tuées ou blessées, ne disparaît pas par ce fait que l'abandon fait par le propriétaire du navire est réglé par la loi française et que celle-ci ne consacre pas ce privilège, si les créanciers qui ont des droits sur le navire sont tous italiens. — Cie Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Camogliese, Cie d'assurances « La Suisse », Schiaffino, Mortola et autres. — Gênes, 10 décembre 1894, X, p. 652.

99. NORVÈGE. — *Armateur-gérant. Créancier hypothécaire. Concours.* — Le privilège de l'armateur-gérant pour ses avances passe avant celui du créancier hypothécaire, pourvu que la créance ne remonte pas à plus d'une année. — Christiania, 28 février 1887, IV, p. 586.

Voir aussi : *Affrètement, Affréteur, Appel, Armateur, Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Conflit de lois, Courtier maritime, Douane, Fret, Gens de mer, Incendie, Nantissement, Navire, Pavillon, Pilotage, Prêt à la grosse, Prime d'assurance, Saisie, Sauvetage, Traite, Vente.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 98.
Abordage, 98.
Affrètement en bloc, 14.
Affréteur, 11, 13, 45, 46, 51, 69, 74.
Agent, 51.
Armateur, 51, 69, 70.
Armateur-gérant, 74, 99.
Assistance, 9.
Assurance, 96.
Assurance fluviale, 43.
Assureur, 42, et s.
Avance, 18, 23 24, 24, 71, 74.
Banque, 20.
Bateau de pêche, 50.
Bâtiment de mer, 31.
Cabotage, 42.
Capitaine, 59-62, 56, 79, 80.
Cession, 19, 60.
Chaland, 53, 73.
Charbon, 51, 79, 80, 81.
Chèque, 21.
Chronomètre, 52.
Clause d'exonération, 51.
Compétence, 87.
Compte courant, 23.
Congé, 49.
Connaissement, 18, et s.
Conservation, 39.
Construction, 49.
Coton, 37.
Courtier, 32, 45, etc.
Déchargement, 27.
Délai 15, 17.
Délégation, 77.
Délit, 95.
Dépôt, 23.
Dernier voyage, 42, 46, 50, 64, 65, 75.
Destinataire, 24.
Docks, 23.
Douane, 28, 88.
Droit de suite, 32.
Endossement, 18, 20.
Engagement, 70.
Etranger, 46, 45, 51, 52, 76.
Faillite, 22.
Forfait, 49.
Forme, 32, 33, 34, 36.
Fournisseur, 49 et s.
Frais, 27, 45, 55, 78, 79, 84.
Fret, 7, 11 et s, 30, 56, 66, 77, 85.
Fret sur le vide, 16.
Gage, 13, 25, 33, 39, 141.
Gardien, 73.
Gens de mer, 7, 55 et s.
Hypothèque, 99.
Incendie, 27.
Indemnité d'assurance, 8, 40.
Indemnité de sauvetage, 10, 26.
Liquidation judiciaire, 21.
Livret, 39, 97.
Locus regit actum, 33, 36.
Loi allemande, 35.
Loi anglaise, 34.
Loi applicable, 87 et s.
Loi du lieu d'exécution, 89.
Loi du pavillon, 36, 90, 92, 93.
Loi française, 76, 98.

Loi territoriale, 91.
Marchandise, 12, 14, 18, 21, 22, 23, 24, 24, 27.
Maritime lien, 37, 96.
Merchant shipping Act, 34.
Mortgage, 34, 35, 96.
Nantissement, 18 et s.
Navigation, 38.
Navigation maritime, 31.
Novation, 54.
Nullité, 25.
Officier sanitaire, 72.
Ordre public, 91.
Port de navire, 41.
Pilotage, 84 et s.
Port, 45, 46.
Possession, 25, 41.
Prescription, 5, 17.
Prêt à la grosse, 75 et s.
Preuve, 58.
Prime, 43, 44, 96.
Procès-verbal, 83.
Provision, 22, 23.
Quai libre, 29.
Rang, 1, 87 et s.
Régie, 88.
Registre, 34.
Remorquage, 86.
Réparations, 53,
Rétention, 30,
Rôle d'armement, 58.
Rupture du voyage, 63.
Saisie-arrêt, 21.
Salaires, 57, 58, 59, 64, 68.
Sauvetage, 9, 10, 26, 27, 84 et s.
Séquestre, 38.
Subrécargue, 67.
Subrogation, 44, 57, 61, 68, 71, 78.
Tiers, 23, 44, 57, 68, 77, 83.
Tiers consignataire, 23.
Tiers détenteur, 48.
Tiers porteur 18, 21. 21, 22 23.
Traite, 22, 54.
Vente, 22, 23, bis 47. 48, 92.
Vente aux enchères, 32.
Vivres, 55.

PROCÉDURE COMMERCIALE.

1. ITALIE. — *Constatation de l'état des marchandises. Art. 71 et 102 du C. de com. Application à d'autres cas.* — La procédure tracée par l'article 71 du Code de commerce, pour la constatation de la qualité et du conditionnement des marchandises, peut être suivie, en matière commerciale, non seulement dans les cas formellement prévus par le Code, mais toutes les fois qu'il est nécessaire de faire établir sommairement et rapidement les avaries ou l'état de conditionnement des marchandises. — Société Ligurienne Lombarde et Société Italienne c. John Wite. — Gênes, 13 novembre 1888, IV, p. 582.

PROFIT ESPÉRÉ.

— Voir : *Assurance maritime.*

PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE.

1. Obligations. Responsabilité. Congrès international d'Anvers. — I, p. 427.

2. Obligations. Responsabilité (M. Jacobs). — I, p. 662.

3. ITALIE. — Dispositions du Code de commerce italien. — I, p. 87.

Voir aussi : *Armateur.*

PROTESTATION.

— Voir : *Abordage maritime, Avarie, Déchargement, Fin de non-recevoir.*

PRUD'HOMMES.

1. FRANCE. — *Prud'hommes pêcheurs. Juridiction. Etendue. Dommages-intérêts à raison de sentences par eux rendues. Tribunaux civils. Incompétence.* — Les prud'hommes pêcheurs de la Méditerranée connaissent légitimement de tous différends survenant à l'occasion de faits de pêche, entre patrons pêcheurs de leur circonscription. Les tribunaux ordinaires ne peuvent connaître des demandes en dommages-intérêts dirigées contre les prud'hommes pêcheurs à raison de sentences rendues par eux dans les limites de leurs attributions. L'autorité maritime a le droit d'opposer à ces demandes un déclinatoire, lequel doit être admis. — Soum c. Louis Basso et consorts. — Marseille, 26 novembre 1885, I, p. 503.

Q

QUAI.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Droit de quai à St-Pierre. Perception. Douane (Décret du 18 septembre 1886). — II, p. 370.

2. Droits. Navires chargés de la pose des câbles. Exemption. Décision ministérielle. — I, p. 686.

3. ALLEMAGNE. — Droits. Hambourg. — I, p. 683.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

4. FRANCE. — *Police. Autorité maritime. Incendie. Frais d'extinc-*

tion. — Le soin d'éteindre les incendies rentre dans les attributions des municipalités, et les frais faits pour y parvenir constituent, dès lors, une charge communale. Il en est ainsi même pour les incendies qui se déclarent dans les ports et sur les quais, encore bien que la police des ports et des quais appartienne à l'autorité maritime, et que ce soit cette autorité qui ait, dans ses attributions, le soin de pourvoir à l'extinction du feu et le droit de réquisition. — Wilkes c. Ville du Hâvre. — Hâvre, 17 décembre 1887, III, p. 700.

5. *Incendie. Marchandises en débarquement. Frais d'extinction à la charge de la commune. Frais de sauvetage à la charge de la cargaison. Privilège.* — Les entrepreneurs d'un sauvetage sur quai ont le droit de se faire payer, par privilège sur la marchandise, de tous frais de sauvetage proprement dits, et peuvent en exiger le paiement du séquestre nommé pour vendre et réaliser le sauvetage dans l'intérêt de qui de droit. Quant à la commune, elle n'est pas responsable des frais de sauvetage ou de conservation des marchandises indépendants des frais faits pour l'extinction de l'incendie. — Wilkes c. Ville du Hâvre. —Ibid.

6. *Marchandises sur quai. Fiction légale. Extension des magasins du failli.* — Bien qu'une partie du chargement ne soit pas encore entrée en magasin et se trouve en dépôt sur le quai de débarquement, elle doit, par une fiction légale, être considérée comme entrée dans les magasins du failli. — Comptoir des Entrepôts et Magasins généraux c. Brodsky et Cie, Cie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris et liquidateurs Fouqué. — Hâvre, 29 avril 1889, V, p. 219.

7. *Quai de marée. Déchargement. Frais.* — Un quai de marée n'est pas un lieu ordinaire de déchargement ; il ne sert à cet usage qu'en cas d'accident ou d'une nécessité régulièrement prouvée. En conséquence, le capitaine doit supporter les frais extraordinaires de déchargement qu'il a occasionnés en débarquant à quai, et il doit les subir surtout quand la charte-partie ne contient pas la clause que « le navire sera toujours à flot ». — Carpenter c. Bourdon.—Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 570.

8. *Droits de quai. Transport des passagers. Loi du 29 juillet 1881. Exemption.* — L'article 7 de la loi du 29 juillet 1881, qui a soustrait à la taxe fixe de quai par tonneau de jauge, imposée par l'article 6 de la loi du 30 janvier 1872 aux navires de tout pavillon, les navires affectés au transport des voyageurs, et les a soumis simplement à un droit de quai à raison du nombre de leurs passagers et de la quantité des marchandises qu'ils apportent, à la condition que le poids de ces dernières, calculé sur le pied de 500 kilogr. par tonneau, soit inférieur au dixième du tonnage légal, vise non seulement les marchandises débarquées, mais la cargaison tout entière. — The Pacific Steam Navigation c. Douane. — Cassation, 20 mars 1894, X, p. 11.

9. ANGLETERRE. — *Propriétaires. Location de quais. Echouement à marée basse.*—Les propriétaires d'un quai, qui louent des places à des navires, sont responsables de l'état du fond sur lequel ces navires vont échouer, quand même ce fond serait perpétuellement sous l'eau. Ils doivent le sonder et l'explorer pour garantir la parfaite sécurité de l'échouement. — Robert Thomson c. Middleton, Son et Co. — Cour supr. de judic., 25 avril 1889, V, p. 84.

10. ETATS-UNIS. — *Quais libres. Droits dus au propriétaire.* — Le propriétaire de quais perfectionnés, qui les entretient de ses propres deniers, pour l'usage de commerçants et marins quelconques, peut exiger et percevoir de ces derniers une redevance raisonnable et suffisante pour le rémunérer de l'usage qu'ils font de sa propriété. — Cour de Dist. des Etats-Unis, 15 avril 1887, III, p. 388.

11. *Fourniture de quais libres. Contrat maritime. Droits dus. Privilège.* — S'il est vrai que le propriétaire d'un quai puisse renoncer au privilège de percevoir des redevances soit explicitement, soit implicitement (par exemple, en ne réclamant pas ce privilège dans un délai moral), il n'est pas moins vrai qu'aucune coutume ne peut détruire le privilège dont s'agit, ou le faire primer, quand cette coutume est en conflit avec la loi qui l'accorde. — Ibid.

Voir aussi : *Affrètement, Algérie,*

Armateur, Arrimage, Capitaine, Charte-partie, Commissionnaire transitaire, Connaissement, Consignataire du navire, Déchargement, Destinataire, Navire, Pesage, Preuve, Privilège, Réclamateur, Starie, Surestaries.

QUARANTAINE.

1. Allemagne. — Blocus ou autre circonstance empêchant d'atteindre le port de destination. Capitaine. Déchargement dans le dépôt ou port le plus voisin. Règles de Hambourg. — I, p. 279.

2. Egypte. — Décret modifiant le décret du 3 janvier 1881 sur le fonctionnement du Conseil sanitaire, maritime et quarantaine. — IX, p. 104.

3. Etats-Unis. — Loi du 15 février 1893. — VIII, p. 631.

4. Tunisie. — *Risque ordinaire de navigation. Frais. Destinataire. Irresponsabilité.* — Lorsque la quarantaine ne provient pas d'une cause spéciale au navire ou à la cargaison, on doit la considérer comme un risque ordinaire de navigation pouvant retarder l'arrivée du navire, et dont le destinataire n'a pas à répondre. En conséquence, ce dernier ne doit pas en supporter les frais, et il n'a pas davantage à payer de surestaries pour le retard que la quarantaine a fait subir aux opérations de déchargement du navire. — Couitéas c. Cie Danoise de navigation. — Tunis, 13 mai 1893, IX, p. 88.

Voir aussi : *Affrètement, Arbitrage, Avarie particulière, Capitaine, Chargement, Connaissement, Force majeure, Mesures sanitaires, Navire, Surestaries.*

QUASI-DÉLIT.

1. France. — *Abordage. Navire abordeur saisi par les assureurs de l'abordé. Etranger. Loi américaine. Dommages-intérêts.* — Bien que le dommage causé à l'armateur par une saisie précipitée et la procédure qui en a été la suite constitue un quasi-délit dont les conséquences civiles doivent être appréciées par le statut réel (dans l'espèce, statut américain), alors surtout qu'il s'agissait d'une procédure abusive, le juge français a pu déclarer qu'il avait été satisfait, dans l'espèce, à ce principe, l'arrêt ayant déclaré que les assureurs ne produisaient aucun texte de loi américaine justifiant l'immunité de tous dommages-intérêts par eux alléguée, et une pareille appréciation de la législation étrangère étant souveraine. — Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

Voir aussi : *Abordage, Accident, Affrètement, Capitaine, Cassation, Expertise, Gens de mer, Preuve.*

R

RACHAT DE PLANCHE. — Voir : *Dispatch money.*

RADE. — Voir : *Abordage maritime, Navigation, Starie.*

RADOUB.

1. France. — Radoub et réparation des navires à l'étranger. Décision ministérielle. — I, p. 685.

Voir aussi : *Jauge, Navire.*

RAISINS. — Voir : *Vente.*

RAISON SOCIALE. — Voir : *Société.*

RAMASSIS. — Voir : *Commissionnaire de transports, Déchargement.*

RANCE. — Voir : *Capitaine, Déchargement.*

RAPATRIEMENT.

1. France. — Frais. Circulaires du 20 mars 1885 et du 28 août 1885. I, p. 193 et 439.

Voir aussi : *Armateur, Gens de mer.*

RAPPORT DE MER.

1. Droit comparé. (M. de Valroger). — IV, p. 202.
2. France. — *Capitaine. Affirmation. Force probante.* — Le rapport de mer, dûment affirmé par le capitaine, fait foi en justice. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.
3. *Capitaine. Défaut de rapport de mer. Présomption de faute.* — Le capitaine, qui ne dépose pas de rapport de mer et n'appelle pas les consignataires à l'ouverture des panneaux pour vérifier l'arrimage, est présumé l'auteur des avaries et, par suite, en est responsable. — Jovas et Bisset c. Hutchison. — Rouen, 17 décembre 1888, IV, p. 539.
4. *Abordage maritime. Rapport de mer. Foi due.* — Le rapport de mer, régulièrement déposé par le capitaine, établissant les causes et les conséquences d'un abordage, élève en sa faveur une présomption qui ne peut être détruite que par la preuve contraire. — Cap. Leret et Lenormand c. cap. Laming et Watson. — Hâvre, 18 septembre 1889, V, p. 372.
5. *Abordage. Rapport de mer. Expertise. Préférence.* — Pour apprécier les causes d'un abordage, il faut avant tout puiser dans les rapports de mer les données de la solution à intervenir. Un rapport d'experts ne peut avoir de gravité contre un capitaine que si la foi due au rapport du capitaine est détruite, soit par des mentions y contenues démontrées erronées, soit par le rapport de mer adverse, soit par l'enquête ou tout autre document probant, reconnu exact et fondé. Mais on ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer. Notamment, le calcul approximatif du temps qu'un navire a dû mettre pour parcourir une certaine distance, pas plus que l'état des avaries constatées dans la coque de ce navire, ne peuvent suffire pour permettre de reprocher à son capitaine d'avoir marché, au moment de l'abordage, avec une vitesse supérieure à celle qui est indiquée dans son rapport de mer. — Cie Fraissinet c. Cie Gén. Transatlantique. — Aix, 20 juin 1888, IV, p. 142.
6. *Abordage. Rapport de mer. Contrôle réciproque.* — Le tribunal saisi d'une action d'abordage doit, pour apprécier la responsabilité de chaque capitaine, tout d'abord puiser dans les rapports de mer émanés d'eux directement, et dont ils ne sauraient, par suite, récuser les mentions, les éléments nécessaires à sa décision, en les comparant et en les contrôlant l'un par l'autre ; le contenu de ces documents peut être complété par les dépositions de ces capitaines devant l'autorité administrative et par celles des pilotes. — Assureurs c. Messageries Maritimes. — Marseille, 2 avril 1890, VI, p. 58.
7. *Abordage. Rapport de mer. Enonciations contradictoires. Préférence.* — Entre deux rapports de mer dont les énonciations sont contradictoires, il y a lieu d'accorder une foi plus complète à celui qui présente une plus grande clarté et une plus grande précision. — Cap. Klein c. cap. Mancini. — Marseille, 11 avril, et Aix, 12 novembre 1889, V, p. 66 et 357.
8. *Avarie commune. Délibération de l'équipage. Condition non essentielle. Rapport de mer. Preuve suffisante.* — D'après les termes de l'article 400 du Code de commerce, la délibération de l'équipage n'est pas une condition de l'avarie commune, mais seulement un mode de preuve du péril encouru et de la nécessité du sacrifice accompli ; et il peut y être suppléé par un autre mode, notamment par le rapport de mer dressé en conformité de l'article 242. — Crowley et Little c. Saint frères. — Cassation, 12 juin 1894, X, p. 147.
9. *Avarie. Caractère. Fixation. Rapport de mer. Enquête. Préférence.* — Des renseignements présentés à la justice ou les attestations d'une expertise ne sauraient prévaloir contre les constatations du rapport de mer et de la délibération de l'équipage. — Carlson c. Foucher, Ducormier et Cie Gén. d'Assurances maritimes. — Rouen, 26 janvier 1887, III, p. 275.
10. *Capacité du navire. Procès-*

verbal d'expertise. Mention au rapport de mer. Equivalence. — La production d'un procès-verbal d'expertise, relative à la capacité du navire, peut être suppléée par la mention de cette expertise dans le rapport de mer. — Cie Commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

11. Belgique.— *Accident de route. Mention au livre de bord. Rapport de mer. Défaut de mention. Force probante.* — Le rapport de mer devant, d'après la loi, énoncer « tous les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables de son voyage », on ne saurait attribuer une grande importance à un accident de route relevé au livre de bord, mais dont le rapport de mer ne fait aucune mention. — Fould c. Davidson. — Bruxelles, 11 décembre 1893, IX, p. 605

12. *Abordage. Enonciations contradictoires. Rapport de mer. Livre de bord. Responsabilité commune.* — Lorsqu'il n'y a pas de moyen terme entre les versions inconciliables du rapport de mer et du livre de bord des navires qui sont entrés en collision, et qu'aucun des éléments du procès ne permet de déterminer avec certitude quelle est celle des deux versions qui doit être rejetée comme fausse que telle est aussi la conclusion des experts, qu'aucun des demandeurs ne justifie de la faute qu'il reproche à son adversaire, l'abordage doit-être considéré comme purement fortuit; les dommages-intérêts sont, en pareil cas, supportés, sans répétition, par ceux qui les ont éprouvés. — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Bruxelle, 15 mai 1889, V, p. 263.

13. *Tardiveté. Force probante.* — S'il n'est pas dénié que le livre de bord ne soit régulièrement tenu et n'ait été visé au greffe du tribunal de commerce le jour même de l'arrivée du navire, ni que ce livre, qui possède ainsi sa pleine force probante, ne relate la collision dans des termes identiques à ceux du rapport de mer fait le lendemain et vérifié le surlendemain, la nullité ou la tardiveté de ce rapport sont sans importance et les offres de preuve y relatives frustratoires. — Cap. Kruger c. cap. Haak. — Ibid.

14. Egypte.—*Défaut de vérification par les gens de l'équipage. Art. 62 du C. com. Perte d'objets. Preuve par témoins.* — L'assureur ne saurait arguer de l'insuffisance du rapport du capitaine pour établir le fait du sinistre, par le motif que ce rapport n'aurait pas été vérifié sur interrogatoire des gens de l'équipage. L'article 62 du Code de commerce maritime ne s'applique dans toute sa rigueur que lorsqu'il s'agit de la responsabilité personnelle du capitaine ; en matière de preuve de la perte d'objets naufragés, la règle est moins absolue : il est de doctrine et de jurisprudence qu'il peut être, dans ce cas, suppléé à l'irrégularité ou à l'absence du rapport du capitaine par les attestations des témoins du sinistre et même, au besoin, par d'autres pièces probantes.— Moberly Bell c. Misrahi et consorts. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

15. Grèce.—*Abordage. Force probante.* — En matière d'abordage, le rapport de mer ne fait foi qu'entre les parties intéressées au voyage, mais nullement vis-à-vis des tiers, et tout au plus le juge peut-il puiser des éléments de conviction pour apprécier la responsabilité du sinistre. — Cie Panhellénique c. Cie Florio Rubattino.— Athènes, 1894, arrêt nº 1756, X, p. 637.

16. Tunisie. — *Force probante. Preuve contraire. Empêchement par le capitaine.* — Si, en principe, le rapport de mer fait foi des accidents de navigation qui y sont relatés, c'est à condition que le capitaine et l'armateur n'aient pas entravé la preuve contraire réservée aux intéressés, notamment qu'ils n'aient pas fait repartir le navire avant que les destinataires aient pu obtenir, soit la communication du livre de loch ou du bord, soit une enquête auprès des gens de l'équipage. — Claude Mouin c. Morès Montefiore et Martel. — Tunis, 23 février 1894, X, p. 508.

Voir aussi : *Abordage maritime, Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Echouement, Expertise.*

RATIFICATION. — Voir : *Assistance maritime, Chargeur.*

RATS. — Voir : *Avarie, Force majeure.*

RÉASSURANCE. — Voir : *Assurance maritime, Impôt, Prescription.*

RÉCLAMATEUR

1. France. *Clause autorisant à débarquer aux risques et périls des réclamateurs. Séquestre. Inutilité.*— La clause portant que, « si les marchandises n'étaient pas prises en possession par les consignataires ou leurs fondés de pouvoir aussi vite que le vapeur était prêt à décharger, elles seraient mises à terre, emmagasinées au port de destination aux risques et frais des propriétaires des marchandises», est licite et fait la loi des parties. Il n'y a pas lieu, dès lors, pour le capitaine de tenir compte de l'usage au port de débarquement prescrivant la mise sous séquestre des marchandises pour le cas où elles ne seraient pas immédiatement réclamées. — Cap. Whiteway c. Deroster. — Douai, 10 janvier 1889, IV, p. 529.

2. *Retard à l'enlèvement. Empilage et gardiennage. Frais. Répartition.* — Les frais d'empilage et de gardiennage ne doivent pas être répartis entre les réclamateurs au prorata du nombre des marchandises portées sur leur connaissement, mais entre les marchandises restées en souffrance, soit avant, soit depuis la fin du déchargement. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

3. *Arrimage à quai. Assurance. Remboursement de la prime. Non-lieu.* — Le capitaine ou le consignataire du navire, qui a fait assurer les marchandises arrimées à quai, ne peut exiger le remboursement de la prime aux réclamateurs, aux risques desquels s'est effectué l'arrimage, alors surtout que les réclamateurs étaient assurés par des polices flottantes antérieures. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Ibid.

4. *Acheteurs des réclamateurs. Retard à l'enlèvement. Frais d'empilage.*—Les acheteurs des réclamateurs aux conditions d'usage, soit de livraison à prendre au débarquement, sont responsables des frais d'empilage en proportion du retard apporté par eux à l'enlèvement des marchandises, et doivent garantie à leurs vendeurs, dans cette mesure, des frais mis à la charge de ces derniers. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Ibid.

5. *Retard à l'enlèvement. Marchandises. Séjour à quai. Tiers. Preuve.* — Les tiers ont action contre les réclamateurs de marchandises restées sur le quai après les délais fixés par le règlement du port, alors même que les officiers du port n'ont pas dressé de procès-verbal contre eux, mais à la condition de prouver que le séjour des marchandises a été indûment prolongé. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs. — Ibid.

6. *Marchandises sous hangar. Vol avant pesage. Consignataire du navire. Responsabilité.* — Le consignataire du navire est responsable du vol de marchandises déposées sous hangar jusqu'au pesage contradictoire avec le réclamateur, dans le cas où ce pesage est nécessaire pour déterminer le fret. — Maréchal et Cie c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 30 juin 1890, VI, p. 167.

7. *Déficit. Défaut d'allotissement. Consignataire du navire. Responsabilité.* — Le consignataire du navire doit, au débarquement, allotir la marchandise par quantité afférente à chaque connaissement ; sinon il est responsable du déficit subi par le dernier réclamateur.— Lemierre c. Nicole.— Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

8. *Déficit final. Maïs en sacs. Ramassis. Répartition d'après le poids.* — Quand un navire arrive chargé de marchandises en sacs, à la consignation de plusieurs destinataires, et qu'un déficit final est constaté à la suite du déchargement, le ramassis doit être réparti entre tous les réclamateurs, non pas en proportion du nombre de sacs chargés à la destination de chacun, mais en proportion du poids que ces sacs représentent. Ce mode de répartition est le plus équitable, car, en comparant le poids total embarqué au poids total reconnu au débarquement, on arrive à une approximation plus complète de la perte que chaque consignataire peut avoir éprouvée ; et il doit être adopté, surtout depuis que l'habitude du commerce est d'insérer sur les connaissements non seulement la quantité de sacs embarqués, mais encore le poids total qu'ils représentent.— Roch c. Raymond et Dreyfus. — Marseille, 19 septembre 1887, III, p. 445.

9. *Ramassis. Cotons. Propriété indivise. Vérification contradictoire.* — Les ramassis de coton provenant de la cale des navires sont la propriété indivise des réclamateurs du chargement, qui ont le droit d'en reconnaître contradictoirement la quantité et le poids au débarquement. — Denis. c. Langstaff. — Hâvre, 26 décembre 1888, IV, p. 548.

10. *Marchandise avariée. Réclamateur chargé de la réalisation. Application personnelle.* — Le réclamateur d'une marchandise avariée, chargé de la réaliser au mieux en cours de procès, peut valablement se l'appliquer à lui-même, si le prix représente la valeur de la marchandise, et s'il a, du reste, informé le consignataire, qui n'a pas protesté. — Lemierre c. Nicole. — Hâvre, 12 mars 1888, IV, p. 33.

11. *Accomplissement du connaissement. Fret exigé d'avance. Fin de non-recevoir. Absence.* — L'accomplissement du connaissement ne peut élever de fin de non-recevoir contre le réclamateur, quand il est constant que l'armateur a exigé le paiement du fret avant la délivrance de la marchandise. — Ludemann c. Cie des Chargeurs Réunis. — Hâvre, 26 novembre 1889, V, p. 500.

12. Angleterre. — *Plusieurs réclamateurs. Action contre le capitaine. Assignations distinctes. Chargeur et réclamateur d'un même lot. Action commune.* — En cas de manquant, les divers chargeurs et réclamateurs ne peuvent se réunir pour introduire contre le capitaine une action commune, mais il faut autant d'instances séparées qu'il y a de connaissements distincts. Pourtant, le chargeur et le réclamateur d'un même lot peuvent se réunir dans la même assignation. — Hannay and C° et autres c. Smurthwaite et autres et la London Northern Steamship C°. — Chambre des Lords, 3 août 1894, X, p. 465.

13. Italie. — *Chargement commun. Mélange. Répartition.* — Les réceptionnaires qui ont reçu une quantité de marchandises moindre que celle qui leur était destinée n'ont pas d'action contre les autres réceptionnaires, quand, étant les premiers à recevoir la marchandise, ils ne se sont pas fait livrer une quantité plus forte. — Schiaffino et Solari c. Molinari. — Gênes, 18 mai 1886, II, p. 465.

Voir aussi : *Armateur, Capitaine, Chargeur, Connaissement, Consignataire, Déchargement, Surestaries.*

RECOMMANDATAIRE. — Voir : *Consignataire du navire.*

RÉEXPÉDITION. — Voir : *Affrétement, Commissionnaire de transports.*

RÉGIME SANITAIRE.

1. France. — Convention entre les Etats européens. — IX, p. 665.

2. République Argentine. — Règlement sanitaire. — IX, p. 805.

REGISTRE ITALIEN. — Voir : *Assurance maritime, Expertise, Navire.*

RÈGLEMENT ADMINISTRATIF.

1. France. — *Grande voirie. Interprétation. Application. Abrogation. Désuétude.* — N'interprète pas un règlement administratif de grande voirie l'arrêt qui se borne à rechercher s'il est encore en vigueur et, par conséquent, à l'appliquer. Tant qu'un règlement n'a pas été expressément rapporté, ou que son abrogation ne résulte pas de dispositions nouvelles avec lesquelles il serait inconciliable, ce règlement subsiste et doit produire effet. — Cie d Assurances Générales Maritimes c. Riot. — Cassation, 30 novembre 1891, VII, p. 641.

RÈGLEMENT D'AVARIES.

1. Etats-Unis. — *Exécution. Opposition. Innavigabilité. Preuve.* — Quand un règlement d'avaries communes a été fait, est recevable, pour s'opposer à son exécution, la demande de preuve que la perte, cause de l'avarie, doit être attribuée à l'innavigabilité du navire. Pareille preuve, cependant, ne peut pas être déduite de l'examen contradictoire des témoins du demandeur. Ce dernier a d'abord à établir que ce règlement a été fait conformément aux lois et usages du port de reste. — Cour supr. de Pensylvanie, 3 décembre 1885, I, p. 634.

2. NORVÈGE. — *Règlement devant être fait en son temps. Sens de ces mots. Loi du port de destination. Navire obligé d'interrompre son voyage. Port de relâche. Loi différente.* — S'il a été convenu entre les parties que le règlement des avaries se ferait « en son temps », on doit présumer que les parties se sont référées à la loi du port de destination. Alors même que survient un accident de mer qui oblige le navire à interrompre définitivement sa route, et que le navire est vendu dans un port où la législation en vigueur diffère de celle qui est admise au port de destination, c'est néanmoins cette dernière législation qui doit servir de base au règlement des avaries. — Aas c. Lloyd Suisse. — Christiania, 25 mars 1886, III, p. 635.

Voir aussi : *Assurance maritime, Avarie commune, Capitaine, Compétence, Prescription.*

RÈGLEMENT DU CANAL DE SUEZ.

1. EGYPTE. — *Art. 8. Liberté du passage. Signaux de jour et de nuit. Signification.* — L'article 8 du règlement du canal de Suez prescrit que tout navire à vapeur doit s'arrêter lorsque la voie n'est pas libre. Lorsque le signal de nuit et le signal de jour sont hissés à la fois aux stations du canal, cela signifie que le passage est libre, ce qui n'implique aucune préférence de passage pour les bateaux munis de la lumière électrique. — Cap. Desler c. cap. Dorward. — Mansourah, 22 février 1893, IX, p. 608.

RÈGLEMENT DU HAVRE. — Voir : *Abordage maritime, Arrêt, Capitaine, Cassation, Port.*

RÈGLEMENT HOLLANDAIS DE 1892. — Voir : *Abordage maritime.*

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1884. — Voir : *Abordage maritime, Echouement.*

RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS.

1. Règles d'York et d'Anvers. — I, p. 80, 82.
2. Règles d'York et d'Anvers. Révision de 1890. Congrès de Liverpool. — VI, p. 339.
3. Modifications. Congrès de Gênes. Résolutions. — VIII, p. 176.
4. Etude sur les règles d'York et d'Anvers (M. Hie). — VII, p. 470.
5. FRANCE. — *Charte-partie passée avant la révision de 1890. Connaissements postérieurs. Règles de 1877. Application.* — A défaut de stipulation précise, les règles d'York et d'Anvers de 1877 sont, à l'exclusion de celles de 1890, applicables aux affrètements conclus avant leur publication, quand bien même les connaissements leur seraient postérieurs. — Cap. Dickinson c. Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris. — Dunkerque, 23 décembre 1890, VII, p. 672.

Voir aussi : *Affrètement, Assistance maritime, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Jet à la mer, Remorquage.*

RELACHE.

1. Avarie commune. Frais. Gages et nourriture de l'équipage. Dommage causé à la cargaison par le débarquement. Règle d'York et d'Anvers. — I, p. 83.
2. Avarie commune. Frais. Règle d'York et d'Anvers. — VI, p. 342.
3. ESPAGNE. — Relâches forcées. Principes du Code de commerce. — V, p. 320.
4. PORTUGAL. — Relâches forcées. Principes du Code de commerce. — VI, p. 634.
5. FRANCE. — *Relâche forcée. Fin du voyage. Règlement d'avaries. Port de déchargement. Tribunal. Compétence.* — Quand, par suite d'événement de force majeure, un navire termine son voyage dans un port de relâche, c'est ce port qui doit être considéré comme lieu de déchargement dans le sens de l'article 414 du Code de commerce, et c'est le tribunal de commerce de l'arrondissement qui est compétent pour statuer sur les difficultés relatives au règlement d'avaries. — Huau c. Visdeloup. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 476.
6. *Docks. Déchargement. Erreur de pointage. Réexpédition. Confusion des marques. Livraison impossible. Avaries. Vente nécessaire. Armateur. Responsabilité. Recours contre les docks.* — Lorsque, dans un port de relâche, le capitaine a chargé la Compagnie des Docks de débarquer toutes les marchandises à destination

de ce port, et que, par suite d'une erreur de pointage du second capitaine, une partie de ces marchandises n'a pas été livrée, mais a été transportée dans un port plus éloigné, l'armateur répond envers le destinataire du préjudice qu'il subit, si la confusion des marques a rendu la livraison des marchandises impossible, après réexpédition à leur véritable destination, ou si les avaries survenues en cours de route en ont nécessité la vente. Mais l'armateur a son recours contre la Compagnie des Docks pour la faute qu'elle a commise dans l'exécution de son mandat, alors même que le second capitaine aurait toujours surveillé et approuvé le débarquement, la compagnie ayant, en ce cas, l'obligation de contrôler le pointage. — Martin frères c. Cie de navigation Deutsch Australich Dampfschifsgeselschaft et Cie des Docks de Marseille. — Marseille, 6 mars 1893, IX, p. 50.

7. *Chargement. Vente. Autorisation de justice. Porteur du connaissement. Opposition à la vente de la partie saine. Non-paiement du fret déjà dû. Immobilisation de la marchandise.* — Lorsque le capitaine, forcé de relâcher pour radouber le navire, a obtenu de la justice l'autorisation de vendre le chargement pour se couvrir des frais de réparations, le porteur du connaissement qui s'oppose à la vente de la partie saine de ce chargement, sans proposer de régler la portion du fret due à ce jour, conformément à l'article 134 du Code de commerce, et qui exige la continuation du voyage sans en offrir les moyens, ne peut y contraindre le capitaine, qui est en droit de considérer le port de relâche comme port de reste, alors que la valeur totale du chargement doit être vraisemblablement absorbée par les détériorations de la marchandise immobilisée. — Huau c. Visdeloup. — Rennes, 29 février 1892, IX, p. 474.

8. *Navire. Vente. Ordonnance sur requête. Délaissement.* — L'ordonnance du consul du port de relâche, qui a autorisé la vente d'un navire sur requête du capitaine, ne peut être assimilée à un jugement de condamnation émané de l'autorité compétente, et, du reste, le juge du délaissement n'est pas lié par la décision de l'autorité qui a déclaré l'innavigabilité et ordonné la vente. — Cie d'assurances le Lloyd français c. Rodriguez. — Bordeaux, 10 février 1894, X, p. 182.

9. *Port de la Baltique. Hiver. Absence de péril imminent. Avarie commune.* — La relâche en hiver, dans un port de la Baltique, en dehors d'un péril imminent dûment établi, est un incident habituel de cette navigation et ne peut être admise en avaries communes. — Cap. Sehl c. Trystram et Cie. — Dunkerque, 23 mai 1893, IX, p. 732.

10. ANGLETERRE. — *Transbordement de la cargaison. Capitaine. Conditions.* — Quand un navire entre en relâche dans un port après un abordage, le capitaine, en dehors de toute convention particulière, doit observer les trois règles suivantes pour prendre sur lui-même de transborder sa marchandise : 1° Il faut que ce transbordement soit de nécessité absolue ; 2° Qu'il soit effectué le plus économiquement possible ; 3° Que l'affréteur ait été suffisamment averti pour qu'il lui ait été loisible d'arrêter le voyage au port de relâche. — A. Meling c. Olusia et C°. — Haute-Cour de justice, 21 et 25 avril 1894, X, p. 293.

Voir aussi : *Affrètement, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Déchargement, Gens de mer, Navire, Surestaries.*

REMISES DE DETTES. — Voir : *Abordage maritime, Capitaine, Chargeur.*

REMORQUAGE

Division

Chap. I. *Doctrine.* — Chap. II. *Du caractère, du contrat et de l'indemnité de remorquage.* — Chap. III. *De la responsabilité du remorqueur.* — Chap. IV. *Des frais de remorquage.*

CHAPITRE I
Doctrine.

1. FRANCE. — Remorqueur. Faute. Responsabilité. (M. Laurin). I, — p. 555.

CHAPITRE II

Du caractère, du contrat et de l'indemnité de remorquage.

2. FRANCE. — *Caractère. Distinction avec le sauvetage.* — Il n'y a de sauvetage que tout autant que le navire se trouve dans une situation périlleuse ; il y a simple remorquage lorsque le navire assisté n'est plus libre de ses mouvements. — Lacroix c. Delmas frères. — La Rochelle, 13 février 1891, VI, p. 688.

3. *Caractère. Echouement. Absence de péril. Remorqueur. Assistance. Sauvetage. Assimilation impossible. Indemnité proportionnelle.* — Lorsqu'un navire, s'étant échoué par un temps calme, se trouve dans une situation qui n'a rien de périlleux, mais telle qu'il ne peut continuer sa route par ses propres moyens, l'aide que lui offre et que lui donne un remorqueur pour se renflouer, sans courir aucun danger, ne saurait être considérée comme sauvetage, mais comme une simple assistance, donnant lieu seulement à une indemnité proportionnelle au service rendu et aux difficultés de l'opération. — Société de Remorquage c. Cie Française de l'Afrique Occidentale.— Marseille, 19 juin 1894, X, p. 87.

4. *Caractère. Navire en détresse. Remorque par un autre navire. Changement de route par le capitaine. Sauveteur. Indemnité proportionnelle.* — Lorsqu'un capitaine, dont le navire a éprouvé des avaries irréparables à la mer, demande à un autre capitaine de lui fournir une remorque jusqu'au port le plus voisin, le service ainsi rendu par le capitaine remorqueur ne peut être assimilé à un louage de service et d'industrie. Le capitaine du navire remorqué doit donc d'abord indemniser le remorqueur de tous les frais et dommages occasionnés par le remorquage, et, en outre, lui payer une indemnité en rapport avec l'importance du service rendu. — Stratfort c. Tarée. — Rennes, 14 janvier 1884, I, p. 151.

5. *Caractère. Sauvetage. Remorquage extraordinaire. Remorqueurs d'avant et d'arrière. Indemnités différentes.* — Le fait d'avoir donné la remorque, pour le conduire dans un port, à un navire précédemment échoué, mais flottant au moment où la remorque a été donnée, bien qu'ayant une de ses cales remplie d'eau, ne peut être considéré comme un remorquage ordinaire, surtout lorsque cette opération a eu lieu la nuit, par un brouillard assez intense. En ce cas, il y a lieu de faire une distinction entre l'indemnité à allouer au remorqueur qui a conduit le navire en le remorquant par l'avant et celui qui s'est borné à le remorquer par l'arrière afin de le faire bien gouverner. Mais, on doit considérer comme un remorquage ordinaire l'opération faite par un remorqueur qui, plus tard, a conduit le même navire de l'avant-port dans un bassin à flot. — Cie de remorquage c. cap. Declerc et Brostrom et Cie.— Hâvre, 23 avril 1885, I, p. 374.

6. *Caractère. Navire échoué. Impossibilité de le renflouer. Remorqueur. Secours. Remorquage. Assimilation impossible. Indemnité.* — Ne constitue pas un simple remorquage le secours donné par deux remorqueurs à un vapeur échoué, qui avait vainement essayé de se renflouer par les efforts de sa machine. Il y a donc lieu, dans ce cas, d'allouer aux deux remorqueurs une indemnité proportionnelle au service rendu. — Société de Remorquage c. Cie de Navigation mixte.— Marseille, 13 novembre 1893, II, p. 748.

7. *Indemnité. Fixation.* — L'indemnité de remorquage doit comprendre toutes les dépenses supplémentaires faites par le navire, plus une juste rémunération pour les frais de remorquage, qui doit être supérieure à 75 fr. par heure, lorsqu'il s'agit d'un grand bâtiment qui n'est pas un remorqueur de profession. — Cap. Wildebord c. cap. Richard.— Lesparre, 22 janvier 1891, VI, p. 561.

8. *Indemnité. Fixation.* — Le remorqueur a droit, lorsque le service rendu constitue une assistance et non un sauvetage, non au tiers de la valeur du navire et de sa cargaison, mais à une rémunération proportionnée aux dépenses faites, aux risques courus, au temps perdu et au service rendu. — Herbert et Hawkins c. d'Orbigny et Faustin fils.— Marseille, 19 mai ; Aix, 28 juillet 1891, VII, p. 126.

9. *Indemnité. Etendue. Eléments d'appréciation.* — L'indemnité due à

l'armateur d'un navire à vapeur pour le sauvetage et le remorquage d'un autre navire doit comprendre, outre le prix fixé dans la charte-partie pour les surestaries, l'intérêt à 6 0[0 de la valeur du fret et de la cargaison, le prix du charbon consommé pour le remorquage, les frais de la quarantaine occasionnée par le contact avec le navire remorqué, ainsi qu'une somme à payer à l'équipage. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 4 janvier 1888, III, p. 729.

10. *Remorquage dans le golfe de Gascogne. Assistance. Indemnité. Calcul.* — L'indemnité d'assistance doit être calculée par les tribunaux en tenant compte des circonstances de la cause et particulièrement du déroutement et des dangers qu'offre le remorquage dans le golfe de Gascogne pour un navire qui n'a pas été construit à cet effet. — John Cosy c. Société anonyme des Forges de Denain et d'Anzin. — Dunkerque, 24 décembre 1889, VI, p. 274.

11. *Engagement par l'armateur. Capitaine. Choix d'un autre remorqueur. Indemnité.* — Le capitaine, qui ne prend pas le remorqueur qu'il sait avoir été arrêté pour lui par l'armateur et qui en choisit un autre, sans s'assurer que l'entrepreneur de remorquage avec lequel l'armateur avait d'abord traité ne pouvait remplir son engagement, et sans l'avoir mis en demeure de le faire, ne doit pas le prix du remorquage qui n'a pas été opéré. Il ne doit qu'une indemnité qu'il appartient au tribunal de fixer. — Manjot c. Shilling. — Nantes, 2 novembre 1891, VII, p. 693.

12. *Engagement. Inexécution. Cause étrangère à l'obligé.* — Bien que l'armateur d'un remorqueur se soit engagé à remorquer d'un port à un autre un navire, il n'est passible d'aucun dommage-intérêt, s'il justifie que l'inexécution qui s'en est suivie est le résultat d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable. — Cap. Olsen c. Rooryck. — Dunkerque, 6 mai 1890, VI, p. 39.

13. Allemagne. — *Caractère. Distinction avec l'assistance.* — Sans doute, le remorquage peut comporter la lutte contre le vent et le courant et une forte tension de la machine. Mais, lorsqu'il y a eu un premier essai de remorquage dans ces conditions défavorables, et que, cet essai ayant échoué, il a fallu recourir à des mesures d'un caractère exceptionnel, notamment amener le plus grand nombre possible de remorqueurs, même en se déliant des engagements pris, tout cela ne peut être regardé comme de simples services de remorquage. — Additks c. Cie de Remorquage L'Union. — Trib. sup. hans., 5 octobre 1889, III, p. 212.

14. *Caractère. Distinction avec le sauvetage.* — Lorsque le navire secouru se trouve dans un grand danger par suite d'une débâcle de glaces, on doit considérer le service rendu comme un simple remorquage, mais comme un vrai sauvetage de navire et cargaison. — Schwalbe c. cap. Suhr et Deetjen. — Trib. sup. hans., 17 novembre 1888, V, p. 521.

15. Angleterre. — *Remorque extraordinaire. Indemnité. Fixation.* — Les primes à accorder aux navires qui ont opéré un remorquage extraordinaire doivent dépendre de l'importance et de la durée du secours fourni. — Haute-Cour de justice, 22 juin 1886, II. p. 194.

16. Belgique. — *Navire échoué. Remorqueur. Offre de renflouement. Indemnité.* — La société de remorquage, dont les remorqueurs se sont bornés à offrir leurs services pour renflouer un navire échoué et à se tenir à sa disposition malgré l'absence de danger, ne saurait avoir droit à l'indemnité correspondante à un sauvetage effectif. — Anvers, 8 avril 1893, IX, p. 262.

17. Danemark.—*Remorque dans le port. Obligation. Navire de fort tonnage.*—On ne peut imposer à un grand navire à vapeur à profond tirant d'eau l'obligation de se faire remorquer dans un port, alors même que, en faisant usage de sa machine, il occasionne une forte agitation de l'eau. — Poulsen c. Christensen. — So-og Handelsret, 2 avril 1884, II, p. 354.

18. Egypte. — *Assistance maritime. Rémunération.* — Pour apprécier la rémunération due à un navire qui en remorque un autre, en cas de sinistre, il y a lieu de prendre en considération la position du navire secouru, le profit par lui retiré du remorquage, le service à lui rendu, ainsi que les risques du navire remorqueur, le surcroît de dépenses qui en est résulté

pour lui et le préjudice que lui a causé la déviation. — Saadallah Bey Hallabo c. Wils Manché et Cie. — Alexandrie, 18 avril 1888, IV, p. 464.

19. NORVÈGE. — *Caractère. Distinction avec le sauvetage.* — Il y a simple remorquage, et non sauvetage proprement dit, dans le fait par un navire de remorquer pendant trois ou quatre heures jusqu'au port le plus voisin un autre navire qui, ayant rompu son gouvernail, s'est trouvé dans de grandes difficultés pour gouverner, alors que ni l'un ni l'autre des navires n'a, en dehors de l'avarie du remorqué, souffert le moindre dommage. — Cour supr. de Christiania, 6 novembre 1888, VI, p. 494.

20. *Contrat en haute mer. Tribunaux. Pouvoir d'appréciation.* — La convention, conclue en haute mer entre le remorqué et le remorqueur qui l'a sauvé avant, pendant ou dans les 24 heures après le remorquage, est sujette à révision par les tribunaux.— Cour supr. de Christiania, 28 janvier 1888, V, p. 406.

21. *Indemnité. Fixation.* — Pour déterminer l'indemnité de remorquage, on doit prendre en considération les dangers courus par le remorqueur, le dommage par lui subi, la valeur des objets portés par le navire remorqué et le danger auquel ces objets étaient exposés. — Ibid.

CHAPITRE III

Responsabilité du remorqueur.

22. FRANCE. — *Abordage. Assimilation aux vapeurs.* — Les remorqueurs sont de véritables vapeurs et sont astreints aux mêmes obligations que ces derniers en ce qui concerne les manœuvres de la navigation. — Gérard et Paoli c. Touache. — Aix, 30 juillet 1890, VI, p. 144.

23. *Abordage. Assimilation aux voiliers.* — Le bateau à vapeur qui remorque une autre embarcation doit être assimilé à un navire à voiles. — Bergman c. Cassels et Cheminais. — Nantes, 23 août 1890, VI, p. 291.

24. *Abordage. Absence de faute personnelle.* — Le remorqueur, qui s'est borné à servir de moteur au navire sortant, échappe à toute responsabilité des suites de l'abordage, s'il n'a commis aucune faute personnelle. — Cap. Renezé c. cap. Clément. — Hâvre, 10 avril 1894, X, p. 72.

25. *Abordage.* — En principe, un remorqueur, en cas d'abordage, est responsable des avaries causées par le navire qu'il remorque ; mais c'est à la condition que la manœuvre, cause de l'accident, soit exécutée sur les ordres et les indications du capitaine du remorqueur.— Allègre c. cap. Smith et Cie de Remorquage. — Marseille, 24 novembre 1891, VII, p. 567.

26. *Abordage. Ordres donnés par le capitaine du navire remorqué.* — La responsabilité de l'abordage doit, au contraire, retomber sur le remorqué, lorsque c'est son capitaine qui a donné des ordres et que le remorqueur s'est borné à lui fournir la force motrice. — Allègre c. cap Smith. — Ibid.

27. *Abordage du navire remorqué. Présomption de faute. Faute du remorqué. Force majeure. Preuve à faire.* — Le capitaine du remorqueur prenant à sa charge la conduite des navires qu'il remorque, les patrons de ces navires, surtout quand il s'agit de simples gabares, n'ont d'autre obligation que de ne pas contrarier l'impulsion du remorqueur et de manœuvrer dans le sens de cette impulsion. Par suite, en cas de collision entre le remorqué et un autre navire, le capitaine du remorqueur en est présumé responsable, à moins qu'il ne prouve soit une faute du remorqué ou du navire abordé, soit un cas fortuit ou de force majeure. — Fougerolles et Bernier c. Crevel et Cie. — Rennes, 20 janvier 1893, IX, p. 480.

28. *Abordage. Port. Signal de défense. Navire remorqué. Sortie.* — Lorsqu'un signal de défense a interdit tout mouvement dans un port, le bâtiment qui opère sa sortie malgré cette interdiction commet une faute, quel que soit son tonnage, le règlement des ports sur les signaux d'entrée et de sortie ne faisant aucune distinction à cet égard, et, à supposer qu'une tolérance existe en faveur des navires d'un faible tonnage, elle ne saurait s'appliquer à un bâtiment à la remorque. — Cie des Paquebots à vapeur de Caen et cap. Clément c. Lemire et Monnier, Alix et cap. Renezé. — Rouen, 1er août 1894, X, p. 402.

29. *Abordage. Sortie d'un port.*

Rupture de la remorque. Ordre du remorqué. Inexécution. Remorqué. Accélération de vitesse. — Lorsque, un steamer effectuant sa sortie d'un port, remorqué à tribord devant et à bâbord arrière, le remorqueur placé à bâbord arrière vient à casser sa remorque et lance sur le gaillard d'avant du steamer un halin qui lui est refusé, le capitaine de ce remorqueur est en faute si, contrairement à l'ordre qu'il reçoit du capitaine du steamer de passer à bâbord devant, il gagne par tribord l'avant du navire, alors que la prudence lui commandait de ne pas s'engager plus avant dans la passe et, au besoin même, de stopper. — Vve Schœffer c. cap. Hubert et Cie des Abeilles, cap. Laurent et Cie Gén. Transatlantique.—Rouen, 16 janvier 1895, X, p. 754.

Contrà.— Hâvre, 11 avril 1894, X, p. 244.

30. *Abordage fluvial. Violation des règlements de navigation.* — Le propriétaire du remorqueur qui ne s'est pas conformé aux règlements de navigation doit au propriétaire du bateau qui a causé l'avarie garantie des condamnations prononcées contre lui à raison de cet abordage.— Blondiaux c. Pavot frères et Frétigny et fils.— Seine, 12 avril 1888, IV, p. 22.

31. *Navire remorqué coulé au passage d'une barre. Obligation de connaître les obstacles de la route.* — Le capitaine d'un remorqueur, prenant à sa charge la conduite du navire remorqué, c'est à lui qu'incombe naturellement le soin de voir les obstacles ou les dangers de la route et de les éviter. Un arrêt peut valablement consacrer la responsabilité du capitaine du remorqueur, qui a causé la perte du navire remorqué en voulant lui faire franchir une barre, dont la hauteur d'eau était insuffisante. Il en est ainsi surtout quand ledit arrêt constate, d'une part, que le capitaine du remorqueur connaissait la calaison du navire remorqué et, d'autre part, que ce même capitaine avait été prévenu par le pilote-major stationnant sur les lieux, qu'il n'y avait sur la barre que la hauteur d'eau nécessaire au passage des bâtiments ayant une calaison inférieure à celle du navire remorqué. — Larré et Chambre de Commerce de Bayonne c. Cies « La Protection » et la « Mutua Sorrentina ». — Cassation, 23 juin 1887, III, p. 149.

32. *Navire coulé au passage d'une barre. Faute du capitaine du remorqué. Responsabilité. Atténuation. Usages de Bayonne. Pilote pratique. Descente à terre avant le passage de la barre.* — Si, dans certains cas, la faute du capitaine du navire remorqué peut atténuer celle du capitaine remorqueur et donner lieu à un partage de la responsabilité, soit entre les deux capitaines, soit entre les armateurs, cette atténuation ne saurait être motivée par la circonstance que le pilote pratique du navire remorqué est descendu à terre et que le capitaine de ce navire l'a laissé partir avant que l'on fût arrivé à une barre que les navires devaient franchir, si, d'après la déclaration souveraine des juges du fait sur ce point, le pilote et le capitaine du navire remorqué ont simplement obéi en cela aux ordres du capitaine remorqueur, ordres auxquels les forçait de se soumettre un usage local établi dans l'intérêt même du remorqueur. — Larré et Chambre de Commerce de Bayonne c. les Cies « La Protection» et la «Mutua Sorrentina.» — Ibid.

33. *Voiturier. Assimilation impossible. Responsabilité du droit commun. Clause mettant la conduite du remorqué à la charge de son personnel. Avaries au remorqué.* — Une compagnie de remorquage, dont l'office est simplement de fournir un moteur à des bateaux, qui conservent, d'ailleurs, leur équipage aussi bien que leur chargement, n'est pas, à proprement parler, un voiturier ; dans les rapports du remorqueur, l'article 1784 du C. civ. n'est donc pas applicable. Par suite, la responsabilité du remorqueur vis-à-vis du bateau remorqué est celle du droit commun, et est, dès lors, subordonnée à la preuve d'une faute quelconque à sa charge. Il en est ainsi surtout lorsqu'une clause du contrat de remorquage, spécialement intervenu dans l'espèce, porte expressément que la conduite du bateau remorqué s'opèrera par le personnel de la compagnie à laquelle il appartient et sous sa responsabilité, le remorqueur n'ayant à fournir que la traction. Spécialement, en ce cas, le remorqueur, à la charge duquel aucune faute n'est établie, ne peut être déclaré respon-

sable des dégâts occasionnés à un pont par le choc du bateau remorqué, qui est venu heurter une des piles de ce pont pendant l'opération du remorquage. — Cie des Messageries Nationales c. Cie de Touage et de Remorquage de l'Oise. — Paris, 26 novembre 1892, VIII, p. 285.

34. *Voiturier. Assimilation impossible. Péniche remorquée. Avaries. Amarre. Mauvais état. Remorqueur. Vitesse normale.* — Un remorqueur n'est pas un voiturier, mais un simple agent de traction. Le remorqueur parvenu en rivière à la sortie du port est trop éloigné des péniches qu'il remorque pour avoir une action efficace sur leur direction ; c'est à ces dernières à prendre les précautions nécessaires pour diriger leur marche, notamment, s'il y a lieu, à se servir de gardes montantes qu'il est d'usage d'employer à la sortie des ports. Le remorqueur ne peut donc être déclaré responsable des avaries survenues à une péniche par suite de la rupture d'une garde montante, si cette rupture est due au mauvais état de l'amarre et non à une vitessse anormale du remorqueur. — Messageries Nationales c. Lecoq et Russe. — Rouen, 4 janvier 1893, IX, p. 11.

35. ALLEMAGNE. — *Assimilation aux bâtiments de mer.* — Le bateau remorqué doit être traité comme un navire destiné au service de mer. — Cie Gén. d'assurances pour les transports maritimes fluviaux et terrestres à Dresde c. le Norddeutsche Lloyd à Brême. — Trib. sup. hans., 2 novembre 1886, III, p. 210.

36. *Abordage.* — La responsabilité d'un train de remorque, en cas d'abordage, doit être appréciée d'après les événements, car les obligations dépendent uniquement des circonstances. — Cristiansen c. Ferilbach. — Trib. sup. hans., 20 décembre 1886, II. p. 710.

37. *Abordage.* — Le propriétaire du navire remorqué est responsable du dommage causé par ce navire à un autre par la faute du remorqueur, même dans le cas où il n'existe pas entre remorqueur et remorqué de contrat régulier de remorquage. — Cap. Wilhelm Seweecke c. cap. Müller et Rettich. — Trib. sup. hans., 7 janvier 1887, II, p. 716.

38. *Abordage. Câble de remorque. Longueur d'usage.* — La longueur d'usage du câble de remorque est de quinze brasses. — Christiansen c. Ferilbach. — Trib. sup. hans., 20 décembre 1886, II, p. 710.

39. *Navire remorqué. Pilote à bord. Commandement. Absence d'ordres.* — Le pilote qui se trouve à bord d'un bateau remorqué a le commandement de tout le train, et le remorqueur doit lui obéir. Néanmoins, le remorqueur n'a pas à attendre l'ordre du pilote ; en l'absence d'ordres de ce dernier, il doit agir de lui-même en toute responsabilité pour lui-même. — Rochow c. Franz Schwalbe. — Trib. sup. hans., 16 mars 1889, V, p. 253.

40. *Solidité des câbles.* — Précisément parce qu'il est impossible de s'assurer à chaque moment que les attaches tiennent bien, il est indispensable que le remorqueur, qui assume la charge de l'entreprise, s'assure à l'avance que les nœuds sont assez solides pour résister aux mouvements brusques d'arrêt et de départ, et qu'ils ne se briseront ni ne se dénoueront. — Riessen frères c. Paap. — Trib. sup. hans., 7 janvier 1887, III, p. 208.

41. ANGLETERRE. — *Abordage avec un bateau-pilote. Marche à l'arrière.* — Le bateau-pilote commet une faute en se mettant derrière le remorqueur ; il doit naviguer auprès de lui pour recueillir le pilote quand celui-ci peut trouver un moment favorable pour descendre du bord. — Cour du Comté de Cardiff, 2 juillet 1890, VI, p. 202.

42. *Abordage. Remorqué. Absence de contrat direct avec l'abordé.* — Le navire remorqué et le remorqueur ne font qu'un par rapport au troisième navire abordé. En appliquant ce double principe, le troisième navire peut avoir droit à des dommages-intérêts de la part du navire remorqué, alors que les trois navires sont en faute et qu'en fait, il n'y a pas eu contact direct entre ce troisième navire et le navire remorqué. Il n'y a pas lieu, en pareil cas, d'appliquer la règle de droit commun qui rend toute indemnité incompatible avec une faute commune. — Ada c. Englishman et Australia. — Haute-Cour de justice, 8 mai 1894, X, p. 296.

43. *Abordage. Risque couvert par l'assurance. Remorquage. Suite directe de l'abordage. Assureurs tenus.*

Contrat. Intention des parties. — La théorie, que le caractère des conséquences d'une avarie est déterminé par la cause initiale de cette avarie, ne doit être appliquée qu'en tenant compte de la commune intention des parties. Spécialement, quand l'avarie causée par un abordage est couverte par une police d'assurance, tous les dommages éprouvés ensuite par le navire pendant qu'on le remorque en lieu sûr sont aussi à la charge des assureurs, si ces dommages peuvent être considérés, d'après l'esprit du contrat, comme une suite directe de l'abordage. — Reischer c. Borwick. — Cour supr. de judicature, 2 juillet 1894, X, p. 462.

44. BELGIQUE. — *Responsabilité. Clause d'exonération. Nullité.* — Il n'y a pas lieu de tenir compte d'une stipulation d'irresponsabilité. Cette clause est destructive de la convention et contraire à l'ordre public, immorale et illicite. — Vermeiren c. Union des Remorqueurs belges. — Anvers, 31 mars 1887, III, p. 221.

45. *Equipage. Connaissances techniques.* — Le service de remorquage comporte des manœuvres exigeant des aptitudes et des connaissances spéciales que les navires remorqués sont en droit d'exiger des agents de la société de remorquage. Celle-ci ne pourrait éviter d'engager sa responsabilité de ce chef, qu'en se bornant à fournir véritablement la force motrice seule et en exigeant que les capitaines ou patrons des navires remorqués choisissent et placent eux-mêmes à bord des remorqueurs le personnel chargé de les diriger. — Ibid.

46. *Equipage du remorqueur sous les ordres du remorqué.* — L'équipage du remorqueur, en admettant même qu'il ait passé sous les ordres du remorqué, ne cesse pas d'être le préposé de la société de remorquage. — Ibid.

47. *Rémunération déterminée. Remorqué. Commandement du remorqueur.* — Le remorqueur doit être considéré comme se trouvant sous les ordres du remorqué ; en cas de remorquage moyennant une rémunération globale déterminée, le commandement appartient au remorqué, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu ou qu'il ne s'agisse d'une manœuvre exclusivement personnelle au remorqueur, ou tellement urgente que celui-ci doive agir sans attendre un ordre, sans se concerter avec le remorqué. — Ziesmer c. Tyck. — Anvers, 29 septembre 1894, X, p. 473.

48. *Eaux intérieures. Remorquage. Traîne. Direction confiée au remorqueur.* — Même en admettant qu'il soit d'usage que, en matière de navigation intérieure, le commandement d'une traîne appartienne au remorqué et que, par suite, le remorqueur ne soit jamais responsable des fautes commises par ses agents, il en est autrement lorsque la direction de la traîne a été confiée en tout ou en partie au remorqueur. — Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois c. Pellemans. — Bruxelles, 26 janvier 1894, IX, p. 762.

49. *Abordage. Faute commune.* — Il y a faute commune et égale en cas de collision entre un bateau attaché aux flancs d'un remorqueur et un bateau venant en sens contraire et qui, sans motif, a quitté la rive opposée pour aller vers la rive où naviguait le bateau remorqué. Ce dernier ne doit donc réparer que la moitié du dommage subi par l'autre bateau. — Ernaelsteen c. De Smedt. — Gand, 31 juillet 1890, VI, p. 570.

50. *Abordage. Responsabilité solidaire. Condition. Faute commune.* — Pour que le remorqueur puisse être rendu responsable d'une collision solidairement avec le remorqué, il faut qu'il y ait eu concours de fautes ou que le remorqueur ait coopéré au fait fautif dont on se plaint, qu'il y ait eu concours d'action de sa part dans le fait incriminé. — Dolbaut c. cap. Ellasen et Société anonyme de Remorquage à hélice. — Anvers, 4 juillet 1894, X, p. 472.

51. *Abordage. Feu blanc. Absence de feux de couleur.* — Le remorqueur qui n'a pas en position son feu vert et son feu rouge et n'a présenté qu'un feu blanc, alors qu'il n'était pas au mouillage, qui a ainsi induit en erreur un autre steamer en ne lui permettant pas de se rendre exactement compte de la position qu'il avait, de la direction de sa marche et de celle de ses manœuvres, et notamment de la distance qui les séparait l'un de l'autre, manque aux obligations imposées par les règlements maritimes. — Messageries Maritimes c. Société d'Assu-

reurs et d'Armateurs. — Bruxelles, 20 novembre 1891, VII, p. 333.

52. *Remorque fournie par l'Etat. Service public. Droit civil inapplicable.*— La remorque et le sauvetage, de même que le pilotage, tels qu'ils sont organisés par l'arrêté du 17 juillet 1884 et par les arrêtés antérieurs, constituent exclusivement, de la part de l'Etat, la prestation d'un service public, à laquelle les principes du droit civil ne sont point applicables, notamment en matière de responsabilité. — Deswarte c. Etat belge. — Furnes, 30 juillet 1887, III, p. 477.

CHAPITRE IV

Des frais de remorquage.

53. FRANCE.— *Affrètement. Clause « all in full ». Frais de remorquage de la mer à Rouen.* — S'il est stipulé dans une charte-partie que le navire est affrété à tant la tonne « all in full », cette expression indique un forfait imposant au capitaine l'obligation d'acquitter tous les frais, sauf dérogation expresse, et, en particulier, les frais de remorquage de la mer à Rouen. — Cap. Nielsen c. Boulet fils. — Rouen, 31 janvier 1891, V, p. 625.

54. *Remorquage en Loire. Frais.* — Aujourd'hui, le remorquage en Loire est facultatif pour l'affréteur. En conséquence, le capitaine ne peut plus grever la marchandise sans le consentement du destinataire des 2|3 des frais de remorquage. — Délibération du Tribunal de comm. de Nantes, 12 août 1886, II, p. 639.

55. *Remorquage en Seine. Frais. Partage entre le navire et la cargaison. Contribution de la cargaison. Usages de Rouen.* — D'après les usages de Rouen, le remorquage des navires chargés à destination du port de Rouen est à la charge du navire pour moitié et de la cargaison pour l'autre moitié, sans qu'en aucun cas, la cargaison ait à payer pour sa moitié plus de 1 fr. par tonneau de charge. Par suite, lorsqu'un capitaine a dû s'alléger d'une partie de sa cargaison au port du Hâvre, il n'est pas fondé à demander au réclamateur que sa contribution aux frais de remorquage porte sur la jauge légale du navire ; il ne peut la réclamer à raison de 1 fr. par tonneau que sur le tonnage de la cargaison se trouvant à bord pendant le remorquage. — Pettersen c. Deutsch et fils. — Rouen, 28 février 1888, III, p. 185.

56. *Dérangement de la machine. Contrat d'assistance avec un remorqueur. Avarie particulière au navire. Règles d'York et d'Anvers.*— Lorsqu'un navire s'étant trouvé, par une mer belle et sous une faible brise, dans l'impossibilité de faire fonctionner sa machine, a fait un engagement avec un remorqueur pour achever son voyage, bien qu'il n'y eût aucun danger immédiat, ainsi que cela résulte du rapport de mer et de cette double circonstance que le capitaine a traité sans consulter l'équipagé et a tout d'abord refusé les offres d'un premier remorqueur, l'assistance obtenue dans ces conditions constitue un simple remorquage et ne saurait entrer en avaries grosses. Vainement donc le capitaine invoquerait-il la règle X d'York et d'Anvers, qui n'est applicable qu'aux relâches. — Cap. Lorains c. Humbert et Noel et Wolter. — Hâvre, 3 octobre 1894, X, p. 435.

57. *Remorquage hors d'une passe. Retard évité. Danger non prouvé. Avarie particulière.* — Ne constituent pas une avarie commune des frais de remorquage qui n'ont été exposés qu'en vue de faciliter la sortie d'une navire d'une passe où des vents contraires pouvaient retarder sa sortie ou la rendre difficile, alors qu'il n'est pas démontré que la prolongation du mouillage dans ladite passe constituât un danger imminent. — Assureurs c. Wahlstrom et Guy. — Bordeaux, 31 janvier 1894, X, p. 180.

58. *Temps calme. Danger pour le navire. Frais de remorquage. Avarie commune.* — Il peut y avoir danger pour un navire malgré le temps calme, et les frais de remorquage faits pour le salut commun doivent être admis en avarie commune. — Cap. Merlato c. Réclamateurs. — Rouen, 18 avril 1890, VI, p. 42.

59. ALLEMAGNE. — *Frais de remorque pour gagner un port de refuge situé en dehors de la route du navire. Avarie grosse.* — On peut rechercher si, en dehors des cas prévus par l'art. 708, § 4, il n'y a pas certaines dépenses qui doivent être considérées comme des avaries communes, aux

termes de l'art. 702 du C. de com. C'est justement le cas pour les frais de remorquage et de pilotage quand le port de refuge est situé hors de la route du navire. — Boyes et Ruyter c. Siemer et Cie. — Oberlandg de Hambourg, 17 décembre 1887, III, p. 737.

60. ANGLETERRE. — *Frais de remorquage. Privilège. Liquidation judiciaire.* — Il n'exite pas de *maritime lien* au profit des remorqueurs, qui ne peuvent exercer aucun privilège pour les services rendus dans la liquidation judiciaire d'une compagnie de transports. — Haute-Cour de justice, 2 décembre 1889, V, p. 683.

61. SUÈDE. — *Droits de pilotage payés par le remorqueur. Charge du remorqué.* — Si le remorqueur est, en principe, obligé de payer les droits de pilotage, ces droits retombent en définitive sur le navire remorqué, lorsque aux termes mêmes de l'article 29 de l'ordonnance les droits ont été payés « pour » le remorqué, bien qu'ils le fûssent « par » le remorqueur. — Dolman c. Elfving. — Cour sup. Suéde, 18 octobre 1886, III, p. 105.

Voir aussi : *Abordage fluvial, Abordage maritime, Affrètement, Assistance, Assurance maritime, Avarie grosse, Avarie particulière, Capitaine, Connaissement, Navire, Pilotage, Port, Privilège, Sauvetage.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage fluvial, 30.
Abordage maritime, 22 et s., 36 et s., 41 et s., 49 et s.
Amarre, 34.
Armateur, 11.
Assistance, 3, 10, 13, 18, 56.
Assurance, 44.
Avarie commune, 58, 59.
Avarie particulière, 56, 57.
Barre, 31, 32.
Bateau-pilote, 41.
Bâtiment de mer, 35.
Câble de remorque, 38, 40.
Capitaine, 11, 32,
Caractère, 2 et s., 13, 14, 19.
Clause « all in full », 53.
Clause d'exonération, 44.
Déroutement, 4, 59.
Droits de pilotage, 61.
Eaux intérieures, 48.
Echouement, 3, 6, 16.
Engagement, 11, 12.
Equipage, 33, 45, 46.
Etat, 52.
Faute commune, 49, 50.
Faute personnelle, 24.
Feux, 51.
Force majeure, 27.
Frais, 53 et s.
Golfe de Gascogne, 10.
Indemnité, 3 et s., 15, 16, 18, 21, 47.
Liquidation judiciaire, 60.
Loire, 54.
Machine, 56.
Nullité, 44,
Ordres, 26, 29, 39, 46, 47.
Péniche, 34.
Péril, 3, 57, 58.
Pilote, 39.
Pilote pratique, 32.
Port, 17, 28, 29.
Port de refuge, 59.
Privilège, 60.
Règlement de navigation, 30.
Règles d'York et d'Anvers, 56.
Renflouement, 6, 16.
Responsabilité, 1, 22 et s.
Rupture de remorque, 29.
Sauvetage, 2, 3, 5, 14, 19.
Seine, 55.
Service public, 52.
Signal de défense, 28.
Temps calme, 58.
Usage de Bayonne, 32.
Usage de Rouen, 55.
Vapeur, 22.
Vitesse, 29, 34.
Voilier, 23.
Voiturier, 33, 34.

REMPLACEMENT. — Voir : *Affrètement, Navire.*

RENFLOUEMENT. — Voir : *Assistance maritime, Avarie commune, Avarie particulière, Echouement, Remorquage, Sauvetage.*

REPRÉSENTANT. — Voir : *Agent, Capitaine, Commissionnaire de transports, Douane.*

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — III, p. 513.

2. Marchandises transitées par Montevideo. Surtaxe.— VII, p. 384.

3. Règlement sanitaire. — IX, p. 805.

REQUÊTE CIVILE.

1. FRANCE. — *Art. 480. Code de procédure. Chef de demande. Application aux droits relatifs à l'état des personnes. Mandataire. Appel en garantie. Fin de non-recevoir. Jugement. Omission de statuer.* — Les mots « chef de demande », employés dans le paragraphe 5 de l'article 480 du Code de procédure civile, ne signifient pas seulement la demande d'attribution d'un objet, d'une somme d'argent ou de dommages-intérêts, mais s'appliquent également à la demande de consécration de droits immatériels relatifs à la capacité des personnes. En conséquence, est susceptible d'être attaqué par la voie de la requête civile le jugement qui a omis de statuer sur la demande d'une partie, qui, appelée en garantie dans une action en justice, a opposé une fin de non-recevoir tirée de sa qualité de mandataire. — Sautereau c. Billard et Van Minden. — Hâvre, 27 décembre 1893, X, p. 233.

2. *Manœuvres frauduleuses. Dol personnel. Production d'un projet d'acte au lieu du titre définitif. Mention mensongère inscrite sur le projet.* — Constitue un dol personnel

donnant lieu à la requête civile le fait par une partie d'avoir sciemment et délibérément produit en justice, comme titre original et définitif d'un contrat d'affrètement, une pièce qui n'était qu'un projet d'acte et qui était déjà devenue sans effet ni valeur. Il en est ainsi surtout, lorsque, pour donner une apparence de validité à cette pièce, la partie qui l'a produite y avait inséré frauduleusement une mention mensongère. En conséquence, doit être annulé l'arrêt de la cour qui, induite en erreur par ces manœuvres frauduleuses, a accordé créance à la pièce nulle et falsifiée et l'a prise comme base de sa décision. — Woorkman Clark et Cie c. Strauss. — Aix, 24 décembre, annulant Aix, 19 juillet 1887, III, p. 177 et 565.

Voir aussi : *Affrètement, Arrêt, Emigration, Fret.*

RESPONSABILITÉ.

1. FRANCE. — *Réparations au navire. Accident. Entrepreneur et armateur. Double faute. Responsabilité solidaire.* — Les auteurs de deux fautes, qui ont concouru à produire le même accident, sont solidairement responsables des conséquences dommageables de cet accident, s'il n'est pas possible au juge de reconnaître et distinguer la part que l'une et l'autre de ces fautes ont eue dans la perpétration du quasi-délit commun. — Gédéon Coudert et fils c. Vve Guiet et Société Vve Babeuf et autres. — Poitiers, 21 décembre 1891, VII, p. 394.

2. *Rapport des coauteurs du dommage. Responsabilité partagée.* — Mais la solidarité, ainsi encourue à l'égard de la partie lésée, n'implique pas nécessairement que le montant des réparations civiles doive, dans les rapports respectifs des coauteurs de l'accident, incomber définitivement à chacun d'eux par parts égales ; il appartient au juge de répartir la part que chacun devra garder finalement à sa charge, en prenant en considération les faits et circonstances de la cause et la comparaison des fautes, et celui d'entre eux qui a satisfait pour le tout au paiement de l'indemnité réparatrice ne peut poursuivre en répétition les coauteurs dont il a payé la dette que pour la part de l'obligation commune qui incombe définitivement à chacun. — Ibid.

3. ETATS-UNIS. — *Faute commune. Matière maritime. Partage.* — Le partage de la responsabilité, en cas de faute commune, n'est pas limité aux cas d'abordage, mais s'étend à tous les cas où, en matière maritime, un dommage a été causé aux choses ou aux personnes par une négligence ou une imprudence qui n'est pas imputable à un seul auteur. — Cour du District Sud de New York, 6 septembre 1886, II, p. 458.

Voir aussi : *Abordage maritime, Accident, Affrètement, Affréteur, Agent maritime, Armateur, Arrimage, Assurance maritime, Avarie, Billet de passage, Capitaine, Charbon, Chargement, Chargeur, Charte-partie, Commissionnaire, Commissionnaire de transports, Commissionnaire transitaire, Connaissement, Consignataire du navire, Déchargement, Destinataire, Docks, Douane, Gens de mer, Incendie, Lettre de change, Manager, Mandat, Navigation, Navire, Pilotage, Port, Réclamateur, Remorquage, Surestaries, Vente, Coût fret et assurance, Voiturier.*

RESTAURATEUR. — Voir : *Armateur.*

RETARD. — Voir : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissement, Déchargement, Destinataire, Douane, Emigration, Fin de non-recevoir, Fret, Saisie, Surestaries.*

RÉTENTION. — Voir : *Destinataire, Fret.*

RÉTICENCE. — Voir : *Assurance maritime, Police d'assurance.*

RÉTROACTIVITÉ. — Voir : *Abandon, Affréteur, Armateur, Chargeur, Navigation.*

REVENDICATION.

1. FRANCE. — *Marchandises. Gage. Mise en magasin. Faillite. Revendication impossible.* — En cas de faillite, les marchandises ne sont pas

soumises au droit de revendication du vendeur non payé, lorsqu'elles sont entrées dans les magasins du créancier à qui l'acheteur les avait données en gage, la dation en gage équivalant à une vente conditionnelle.— Comptoir des Entrepôts et Magasins Généraux c. Brodsky et Cie, Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris et liquidateur Fouqué. — Hâvre, 29 avril 1889, V, p. 219.

2. *Porteur de traites non documentaires. Vendeur impayé. Privilège. Non-lieu.* —Une maison de banque, qui a fait des avances et qui a accepté de négocier des traites simples sans exiger la remise des documents qui représentent les marchandises, ne peut pas, au cas où le tiré tombe en liquidation judiciaire, exercer la revendication du vendeur impayé. Elle ne peut pas davantage prétendre à un privilège comme bénéficiaire d'un nantissement, alors qu'elle n'a entre les mains que des duplicatas de connaissements destinés à remplacer les primatas en cas de perte et à elle remis à tort par le syndic de la faillite prononcée par le tribunal du lieu de la succursale. — City Bank Limited et joints c . liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 17 juillet 1889, V, p. 363.

Voir aussi : *Connaissement, Lettre de change, Liquidation judiciaire, Navire.*

RISQUE DE NAVIGATION. — Voir : *Assurance fluviale, Assurance maritime.*

RISTOURNE. — Voir : *Agent maritime, Assurance maritime, Sauvetage.*

RIVAGE.

1. Grèce.— *Loi sur la distinction des biens. Rivages de la mer. Travaux défensifs.* — D'après la loi sur la distinction des biens, on doit considérer comme mer et comme tel un terrain que couvre le plus grand flot. Mais ce terrain cesse d'être un rivage aussi bien par l'effet de travaux effectués de main d'homme que par l'effet de la nature ; il devient alors susceptible de propriété privée et de possession individuelle. — Georgeopoulos c. le Domaine. — Cassation , arrêt n° 248, VII, p. 605.

ROBINET-VANNE. — Voir : *Armateur, Avarie commune, Capitaine, Connaissement.*

ROLE D'EQUIPAGE

1. Prescriptions légales. Infractions. Commissaire de la marine. Droit de poursuite directe. (Circulaire du 19 février 1886.) — II, p. 231.

2. Colonies. Etranger. Remise de feuilles timbrées à l'extraordinaire. (Circulaire du 14 janvier 1886.) — II, p. 230.

3. Délivrance des feuilles. (Circulaire du 13 mai 1885.) — I, p. 196.

4. Timbre. (Circulaire du 13 mai 1885.) — I, p. 281.

Voir aussi : *Cabotage, Capitaine, Gens de mer, Inscription maritime, Marine, Navigation, Navire, Saisie.*

ROUILLE.—Voir: *Armateur, Avarie, Capitaine, Connaissement.*

ROUMANIE

1. Règlement de navigation applicable au Bas-Danube.— VII, p. 629.

2. Echouement des navires. Mesures prises par la Commission Européenne du Danube. — VII, p. 492.

RUSSIE

1. Avaries. Principes. Législation. (M. Ouwerx.) — V, p. 334.

2. Droits d'entrepôt et certificats d'origine. (Arrêté du ministre des finances.) — II, p. 807.

3. Droits d'importation sur les navires. Modifications. (Cons. de l'Empire, 26 mai 1887.)— III, p. 391.

4. Douane. Avis des directeurs de la douane de Libau. — IX, p. 806.

5. Douane. Droits de timbrage et scellage. Quittances des droits d'entrée valables seulement pendant 3 ans. Excédent sur le chiffre indiqué dans les factures. Latitude de 8 ou de 10 0/0 selon les cas. (Avis du 12 mai 1886.) —II, p. 375.

6. Douane. Fruits et légumes transportés en vrac par mer. Inutilité

de connaissements détaillés. (Circ. des 12-24 juillet 1886.) — II, p. 375.

7. Marchandises non inscrites sur les connaissements ou accompagnées de connaissements insuffisants. (Circul. des 9-21 déc. 1886). — II, p. 752.

8. Douane. Tarifs. Interprétations et assimilations. — IX, p. 103.

S

SACS.

1. RUSSIE. — Réimportation en franchise des sacs affectés au transport des céréales. — X, p. 373.

2. ANGLETERRE. — *Coupures volontaires. Capitaine. Délivrance des grains en vrac. Armateur. Dommages-intérêts.* — L'armateur est responsable du fait de son capitaine qui a coupé des sacs et délivré, en conséquence, une grande quantité de grains en vrac. En pareil cas, il y a un double élément de dommages-intérêts, car les grains en vrac ont une valeur marchande inférieure à celle des grains en sacs et nécessitent des frais de classement. — Kreighley Maxted and Cᵒ c. Fyzac et Branfort. — Haute Cour de justice, 22 et 23 avril 1894, X, p. 459.

Voir aussi : *Armateur, Arrimage, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissenent, Déchargement, Destinataire, Douane, Réclamateur, Vente.*

SAISIE.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Saisie de navires. Exposé des motifs. Loi nouvelle. — I, p. 220 et 310.

2. ESPAGNE. — Saisie des navires. Principes du Code de Commerce. — II p. 764 et s.

3. ITALIE. — Saisie des navires. Principes du Code de Commerce. — II p. 127, 253, 381, 503.

CHAPITRE II
Doctrine.

4. FRANCE. — Saisie des navires Procédure. Procès-verbal. Incidents. Délais. Dénonciation. Transcription. M. Vidal-Naquet.) — II, p. 7 et 743 et s.; III, p. 375 et s., 494 et s., 504, 647 et s., 653 et s.

5. ALLEMAGNE. — De la saisissabilité et de l'insaisissabilité des navires. (Dʳ Max Mittelstein). — IX, p. 91, 648 ; X, p. 364.

CHAPITRE III
Jurisprudence.

6. *Transcription. Hypothèque maritime antérieure. Inscription postérieure. Inefficacité.* — La saisie du navire, lorsqu'elle a été dûment transcrite, a pour effet de mettre obstacle à toute concession de droits réels sur le navire en faveur de l'un des créanciers à l'exclusion des autres. En conséquence, l'hypothèque maritime, consentie même antérieurement à la saisie, mais inscrite après la transcription du procès-verbal de saisie, ne saurait créer aucun droit de préférence aux dépens du créancier saisissant. — Calvin Prudhomme c. Baillet et autres. — Cassation, 6 novembre 1893, IV, p. 143.

7. *Yacht de plaisance. Tonnage inférieur à dix tonneaux. Saisie. Formes. Droit commun.* — Si, en vertu d'une exception toute spéciale, les navires ou autres bâtiments de mer ne sont pas soumis à la règle « en fait de meubles, possession vaut titre, » cette exception ne saurait être étendue à un yacht de plaisance qui, ayant un tonnage inférieur à dix tonneaux, ne peut être l'objet d'un acte de francisation et dont la saisie peut être opérée suivant les règles et les formes du droit commun. — Garseau c. Expert. — Bordeaux, 19 janvier 1894, X, p. 178.

8. *Copropriétaire d'une part n'excédant pas la moitié du navire.*

Créancier. Saisie totale. Nullité.— Le créancier personnel et chirographaire de l'un des copropriétaires indivis d'un navire ne peut faire saisir ce navire et provoquer la vente en totalité en présence des autres copropriétaires, qu'autant que la part de propriété du débiteur saisi, dans ledit navire, excède la moitié de l'intérêt total. — Lair c. Plessis. — Amiens, 11 juillet 1887, III, p. 672.

9. *Saisie par un créancier des armateurs. Retard. Absence de force majeure. Armateurs responsables.*— La saisie d'un navire au port de départ par le créancier de l'un des quirataires en état de faillite ne constitue ni un fait de contrainte du prince, ni un accident de navigation, ni un obstacle de force majeure, au regard des ayants-droit des affréteurs. En conséquence, l'affréteur est fondé à réclamer des dommages-intérêts à l'armement, si le retard dans l'arrivée du navire à destination lui cause un préjudice, alors surtout que, la saisie étant injuste, le capitaine n'a pas fait les diligences nécessaires pour la faire lever. — Semensen et faillite Herlofson c. Société de la Raffinerie de Chantenay.—Rennes, 20 février 1888, IV, p. 531.

10. *Saisie indue. Assignation en mainlevée. Enrôlement. Renvoi sur la demande du capitaine. Surestaries. Non-lieu.* — Lorsqu'une saisie indue a été opérée sur un navire, et que le capitaine a fait assigner en mainlevée , il ne peut réclamer à titre de surestaries les jours qui suivent l'enrôlement, lorsqu'il a lui-même sollicité le renvoi de l'affaire. — Banque de Wolf c. Génestal et Delzons et cap. Katzoulis.— Rouen, 9 avril 1889, V, p. 39.

11. *Manifeste. Omission. Caution pour éviter la saisie. Droit pour la Douane.*— Lorsque le manifeste contient une omission de déclaration, la Douane ne fait qu'user d'un droit en exigeant caution du capitaine pour lui éviter la saisie des marchandises et la rétention du navire. — Douane c. cap. Tindale.— Hâvre, 3 août 1893, IX, p. 203.

12. *Navire affecté à un service postal. Contravention douanière. Saisie par l'Etat.*— L'article 76 de la loi du 30 juillet 1893 sur le service postal s'applique aussi bien au service de mer qu'au service de terre. Mais les lois de douanes sont générales et obligent même les capitaines des navires subventionnés par l'Etat pour un service postal. En conséquence, si les navires postaux ne peuvent être saisis par des tiers, il ne saurait en être de même vis-à-vis de l'Etat, qui fait pratiquer une pareille saisie en son nom par l'Administration des Douanes, en cas de contravention commise par un capitaine. — Cap. Camugli c. Douane. — Marseille, 27 mai 1887, III, p. 305.

13. *Saisie après abordage. Affrètement à date fixe. Retard. Absence de force majeure.* — Le navire affrété à date fixe ne peut invoquer comme force majeure, pour s'affranchir des conséquences de son retard, la saisie dont il a été l'objet à la suite d'un abordage et dont il n'a pu se libérer. — Gondrand frères c. cap. Pillard et Bonnin. — Dunkerque, 24 avril 1893, IX, p. 730.

14. *Abordage. Saisie indue. Surestaries. Taux. Usages du Hâvre.* — Lorsque l'abordage a été reconnu fortuit, le navire abordeur indûment saisi a droit à des surestaries, qu'il y a lieu de fixer, suivant l'usage du Hâvre, à 75 cent. par tonneau de jauge et par jour. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap. Seymo.— Hâvre, 7 février ; Rouen, 23 février 1891, VI, p. 650.

15. *Saisie après abordage. Caution. Commission. Remboursement par l'abordeur.* — La commission que l'abordé a dû payer pour se procurer les fonds destinés à servir de caution, afin de saisir le navire abordeur et de l'empêcher d'échapper à ses réclamations, peut être répétée par lui contre le capitaine de ce navire, par la faute de qui l'abordage a eu lieu. — Herlich c. cap. Askew. — Douai, 7 juillet 1886, IV, p. 391.

16. *Saisie après abordage. Cautionnement. Assureurs de la cargaison. Attribution.*— Lorsqu'à la suite d'un abordage, le navire abordeur a été saisi, et que, pour en obtenir la libre sortie, ses propriétaires ont fourni un cautionnement, ce cautionnement peut être attribué non seulement aux armateurs du navire abordé qui avaient fait pratiquer la saisie, mais encore aux assureurs des facultés qui se trouvaient à bord de ce dernier navire.

En effet, bien que le cautionnement dont s'agit n'ait pas été donné personnellement auxdits assureurs, ceux-ci doivent être néanmoins assimilés à des créanciers qui interviennent dans la distribution d'une somme appartenant à un débiteur commun. — Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie, Cie l'Union et Phénix espagnol et Lloyd Andalous. — Marseille, 19 avril 1887 ; Aix, 9 février 1888, III, p. 60 et 683.

17. *Abordage. Indemnité à l'armateur. Cassation. Non-lieu.* — N'encourt pas la censure de la Cour suprême l'arrêt qui a condamné les victimes d'un abordage à indemniser l'armateur du navire abordeur des conséquences d'une saisie conservatoire pratiquée le surlendemain du sinistre, l'arrêt ayant suffisamment caractérisé le lien qui unit la faute commise et le préjudice souffert, en motivant la condamnation par la précipitation avec laquelle a été opérée la saisie. — Dubuisson c. cap. Seguro; — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 7. — Cie la Foncière c. cap. Seguro; — Cass., 19 juin 1893, IX, p. 129.

18. *Abordage. Saisie précipitée. Dommages-intérêts. Assureur. Tierce-opposition. Rejet pour insuffisance de moyens.* — Ce même arrêt n'est pas non plus sujet à cassation pour avoir dénié qualité à l'assureur, tiers-opposant pour obtenir réduction des dommages-intérêts mis à la charge de l'assuré, s'il a repoussé la tierce-opposition pour insuffisance de moyens. — Cie la Foncière c. cap. Seguro. — Cassation, 19 juin 1893, IX, p. 129.

19. *Saisie précipitée. Assureur. Tierce-opposition. Condamnation. Préjudice établi.* — Il ne l'est pas enfin pour avoir condamné le tiers-opposant à des dommages-intérêts par le seul motif du préjudice causé par la tierce-opposition, s'il a établi ce préjudice, car la loi n'exige pas, pour la prononciation de dommages-intérêts, la preuve d'une intention dolosive, lorsqu'il s'agit d'une voie de recours extraordinaire telle que la tierce-opposition. — Cie la Foncière c. cap. Seguro. — Ibid.

20. *Marchandises. Saisie en cours de route. Frais. Armateur. Droit de se rembourser.* — Lorsqu'une saisie de la marchandise en cours de route a eu pour effet et pour conséquence de retenir un navire dans un port, le transporteur est en droit de se récupérer sur ladite marchandise des pertes de temps, frais et dépenses qu'elle a occasionnés. — Cie Hâvraise c. Mourer. — Rouen, 21 août 1891, VII, p. 292.

21. *Fret. Saisie-arrêt en cours du voyage par un créancier de l'armateur. Nullité.* — Le créancier de l'un des intéressés à la copropriété du navire ne peut, en pratiquant une saisie-arrêt à l'encontre de celui-ci, sur une portion du fret dû au capitaine, entraver et arrêter les droits et actions de ce dernier. — Cap. Reinertsen c. Carl Mollberg. — Marseille, 9 février 1888, III, p. 727.

22. *Fret. Copropriétaires. Créancier de l'un d'eux. Saisie-arrêt. Nullité. Mainlevée sans condition.* — Lorsqu'un navire appartient à plusieurs propriétaires, le créancier personnel de l'un d'eux n'est pas en droit de saisir-arrêter, en mains des affréteurs, le fret dû au capitaine, et de s'opposer à la sortie du navire, pour se garantir du paiement de sa créance. La saisie-arrêt ainsi pratiquée est nulle, et le créancier ne saurait mettre à sa mainlevée cette condition que le capitaine sera responsable comme séquestre de la part du fret correspondante à sa part de propriété dans le navire. Il peut seulement provoquer la liquidation de cette part dans la communauté des propriétaires, après que celle-ci a reçu du capitaine le compte du fret. — Cap. Bistis c. Joannidès et Fleisch et Cie. — Marseille, 24 novembre 1893, IX, p. 547.

23. *Service postal. Entrepreneur. Paiements par l'Etat. Insaisissabilité. Non-lieu.* — Si l'art. 76 du décret du 24 juillet 1793, relatif à l'organisation des postes, déclarait insaisissables les paiements à faire par l'Etat aux maîtres de postes, ni les termes de ce décret ni aucune autre disposition de loi ne permettent d'étendre ce privilège aux entrepreneurs des transports de la poste aux lettres, dont le service se fait dans des conditions différentes de celui des anciens maîtres de poste. Et, à supposer que le contrat passé entre le gouvernement et les entrepreneurs de transports de la poste aux lettres ait fait à ceux-ci une situation ressemblant à celle des anciens maîtres de poste, cette cir-

constance ne suffirait pas pour permettre d'étendre à ces entrepreneurs, par voie de simple analogie, le régime exceptionnel de l'insaisissabilité. — Marine c. Cie Morelli. — Cassation, 3 août 1891, VII, p. 277.

24. *Contrà.* — La loi du 30 juillet 1793 (article 76), qui déclare insaisissables les paiements, provisions, ustensiles, équipages destinés au service de la poste, est applicable aux sommes dues par le gouvernement pour le transport du personnel et du matériel de l'Etat. — Orsoni c. Morelli. — Aix, 26 mai 1887, III, p. 420.

25. *Marins. Salaires. Saisissabilité.* — Les salaires des marins sont insaisissables aux termes de l'ordonnance royale du 1er novembre 1745 et du décret du 4 mars 1872. — Cap. X c. Dame Y. — Hâvre, 10 mars 1887, III, p. 44.

26. *Capitaine. Salaires. Chapeau. Insaisissabilité.* — Il faut comprendre au nombre des marins dont les salaires sont insaisissables, le capitaine lui-même, non seulement pour ses gages proprement dits, mais aussi pour la partie accessoire desdits gages appelée chapeau. Il en est ainsi d'après la dernière jurisprudence, soit que le chapeau figure sur le rôle, soit qu'il n'en soit pas fait mention audit rôle d'équipage. — Y. — Hâvre, 10 mars 1887, III, p. 44.

27. *Compétence. Forme. Validité.* — Les difficultés touchant la validité, au point de vue de la forme, d'une saisie pratiquée sur un navire, sont de la compétence exclusive des tribunaux civils. Spécialement, si un armateur, autorisé par justice à saisir un navire à la suite d'un abordage, s'est borné à signifier au capitaine du port des défenses à la sortie du navire et au courtier des défenses à la délivrance des papiers de bord, la question de savoir si ces actes sont ou non assimilables à une saisie et ont ou non un caractère commercial, échappe à la compétence du tribunal de commerce. Ce tribunal ne peut donc statuer sur une demande en décharge de la caution fournie contre mainlevée de ces divers actes, dont il n'a pas le pouvoir d'apprécier la nature. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

28. *Compétence ratione loci. Douane. Contravention. Juge de paix.* — En matière de contraventions douanières, le juge de paix compétent est celui dans le canton duquel se trouve le bureau des douanes ou, à défaut, celui où le procès-verbal a été clos. Il en est ainsi notamment pour les marchandises saisies par la Douane, bien que le canton où se trouve situé le bureau des douanes ne soit pas celui du délit. — Cie Hâvraise Péninsulaire c. Douane. — Rouen, 12 février 1891, VII, p. 54.

29. *Compétence. Fret. Saisie-arrêt. Demande en mainlevée.* — Bien qu'on puisse soutenir que le tribunal civil n'est seul compétent pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée de saisie-arrêt que lorsque la demande émane de la partie saisie, la juridiction commerciale ne saurait être déclarée compétente sur la demande en mainlevée de saisie-arrêt sur le fret, émanée de parties qui réclament la qualité de tiers, lorsque la juridiction civile, ayant été saisie la première, se trouve compétente à raison de la litispendance ou de la connexité. — Smith Allan, Brown et joints, cap. Baxter et King c. Bensande et Cie, Fehr et Cie et Currie. — Hâvre, 16 octobre 1894, X, p. 439.

30. *Compétence. Défendeur étranger. Navire. Saisie et caution ordonnées par un tribunal français. Juge français. Incompétence sur le fond.* — La saisie d'un navire appartenant aux défendeurs et la dation de caution ordonnées par un tribunal français, n'étant que des mesures provisoires, ne peuvent porter atteinte aux règles de compétence concernant le fond. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213.

31. *Compétence. Saisie conservatoire. Etranger. Tribunaux français.* — Les tribunaux français sont compétents, même entre étrangers, pour apprécier la régularité quant à la forme d'une saisie conservatoire pratiquée sur un navire étranger. — Strauss c. Workman Clark et Cie et Cie la Lismore. — Douai, 22 janvier 1890, VII, p. 117.

32. *Compétence. Capitaine étranger. Demandeur. Tribunal français. Déboutement. Défendeur. Demande reconventionnelle. Dommages-intérêts pour saisie conservatoire.* — Le

tribunal français, devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur, le condamner à des dommages-intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

33. *Saisie indue. Etranger. Procédure abusive. Quasi-délit. Loi américaine. Dommages-intérêts.* — Bien que le dommage causé à l'armateur par une saisie indue et la procédure qui en a été la suite, constitue un quasi-délit, dont les conséquences civiles doivent être appréciées par le statut réel (dans l'espèce, statut américain), alors surtout qu'il s'agit d'une procédure abusive, le juge français a pu déclarer qu'il a été satisfait en fait à ce principe s'il a indiqué dans sa décision que les assureurs ne produisaient aucun texte de loi américaine justifiant l'immunité de tous dommages-intérêts par eux alléguée, une pareille appréciation de la législation étrangère étant souveraine. — Cies la Baloise et la Foncière c. Wallemberg. — Cassation, 16 mai 1888, IV, p. 8.

34. ANGLETERRE. — *Charte-partie. Résiliation. Marchandises à bord. Armateur. Droit réel.* — L'armateur n'a pas de droit réel sur les marchandises à son bord et appartenant à l'affréteur, pour s'indemniser de la charte-partie résiliée. — Tam-Chaï c. Ma-Ram-Wing. — Cour de Hong-Kong, 11 décembre 1885, I, p. 640.

35. *Saisie par le Board of Trade. Erreur. Dommages-intérêts.* — Le Board of Trade doit des dommages-intérêts au navire qu'il a arrêté par erreur. Ces dommages-intérêts comprennent le temps perdu et les gages de l'équipage, etc., mais ils ne sauraient s'étendre à un prétendu préjudice moral ni à un dommage indirect. — Dixion Cie c. Caleraft et autres. — Cour sup. de judicature, 1er mars 1892, VIII, p. 389.

36. *Navire norvégien. Matelots. Salaires. Tribunal anglais. Saisie. Nullité.* — Est nul le jugement d'un tribunal anglais ordonnant la saisie d'un navire norvégien au profit des matelots qui n'ont pas touché leurs salaires ; l'affaire doit être portée devant le consul de Norvège. — Norden c. Bristol, Brown et Wilson. — Cour du shériff de Glasgow, 13 mai 1888, IV, p. 446.

37. *Navire. Caution volontaire et préalable à l'étranger. Saisie en Angleterre. Validité.* — La caution fournie volontairement avant saisie à l'étranger ne peut faire obstacle à la saisie ultérieure du navire pratiquée régulièrement en Angleterre. — Cour supr. de judicature, 17 janvier 1889, V, p. 80.

38. AUTRICHE-HONGRIE. — *Fret. Capitaine. Droit de saisir conservatoirement la marchandise. Délai.* — C'est à tort qu'un tribunal maritime commercial autrichien refuse à un capitaine le droit de saisir conservatoirement les marchandises transportées pour avoir le paiement de son fret, alors que la demande de saisie est faite moins de quinze jours après leur délivrance, et que la marchandise n'a pas passé en mains tierces. Les articles 305 et 307 du Code de commerce français, qui règlent cette situation, sont encore en vigueur à titre d'usage, et la saisie conservatoire requise équivaut au séquestre ou au dépôt en mains tierces, prévus par lesdits articles. Peu importe que la décision d'appel soit intervenue plus de quinze jours après la délivrance, pourvu que la demande de saisie, rejetée en première instance, ait été formée dans le délai légal. — Cour supr. de Vienne, 19 septembre 1889, V, p. 685.

39. BELGIQUE. — *Navire. Saisie conservatoire. Absence de forme spéciale.* — Pour la saisie conservatoire, le Code ne prévoit aucune forme spéciale. — Paranhos Wright et Co et Potter, Twelves et Cy c. cap. Higginson. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

40. *Navire. Saisie-exécution. Procédure. Art. 197 de l'ancien Code de commerce.* — La saisie-exécution d'un navire ne doit pas se faire conformément aux art. 585 et 586 du Code de proc. civ., mais selon les art. 197 et suiv. de l'ancien Code de commerce, maintenus en vigueur par l'article 237 de la loi du 21 août 1879. — Ibid.

41. *Abordage. Saisie du navire. Caution à l'abordé pour le prévenir. Non-renonciation au droit d'abandon.* — La renonciation tacite au

droit d'abandon ne peut s'induire du fait que le propriétaire du navire a donné caution à l'abordé pour prévenir ou pour faire lever la saisie, soit du navire abordeur, soit d'un autre navire lui appartenant. — Liverpool Brazil and River Plate Steam navigation Cy c. Société anonyme John Cockerill et cap. De Weerdt. — Anvers, 23 juillet 1892, VIII, p. 131.

42. *Caution imposée à un étranger. Inapplicabilité au Belge co-intéressé.* — Lorsqu'en permettant de saisir un steamer, le président n'a imposé de caution qu'à une partie qui est étrangère et qui n'a, en Belgique, aucuns biens, mais n'a pas imposé de caution à une autre partie établie en Belgique et qui y a des intérêts importants depuis plusieurs années, l'esprit de l'ordonnance ne permet point de décider que, faute par la première partie de fournir la caution imposée par ladite ordonnance, la saisie serait caduque, même vis-à-vis de la seconde partie.— Paronhas Wright c. Potter, Twelves et Cie. — Anvers, 3 mai 1890, VI, p. 81.

43. *Fret. Saisie-arrêt. Contestation par un tiers. Exceptions opposables au capitaine. Opposition au saisissant.* —Si, en faisant pratiquer saisie-arrêt à charge de son débiteur, le créancier agit en vertu d'un droit qui lui est propre, il n'en est plus de même lorsqu'en suite de la saisie pratiquée, il y a lieu de débattre, soit avec le tiers saisi, soit avec d'autres intéressés, la réalité des droits de son débiteur sur les deniers saisis; dans cette hypothèse, le créancier saisissant agit aux lieu et place du débiteur saisi et demeure soumis à toutes les exceptions qui pourraient être opposées à celui-ci. Ainsi, la fin de non-recevoir qui pourrait résulter, pour un capitaine de navire, de ce qu'il a signé librement et en pleine connaissance de cause la charte-partie et qu'il ne peut, dès lors, en contester la sincérité, soit quant à la date, soit quant aux énonciations qu'elle renferme, peut être également opposée aux créanciers qui ont saisi-arrêté le fret à charge du capitaine.— Forvood Brothers et C[e] c. Stuart Williams et C[o] et consorts. — Bruxelles, 21 décembre 1887, III, p. 220.

44. *Compétence. Saisie conservatoire. Validation impossible. Ordonnance. Difficultés d'exécution. Tribunaux civils.* — En dehors des difficultés qui peuvent s'élever à l'occasion de l'exécution de l'ordonnance qui l'autorise, une saisie conservatoire n'est pas par elle-même susceptible de validation. Le juge consulaire ne pourrait, sans contrevenir à l'art. 14 de la loi du 25 mars 1876, connaître d'une difficulté inhérente à l'exécution de l'ordonnance ; c'est aux tribunaux civils qu'il appartient de la trancher. — Longmeyer c. Carnegie.— Bruxelles, 1er juin 1892, IX, p. 254.

45. *Compétence. Saisie conservatoire. Demande en validité. Intention d'exécution forcée. Tribunal civil.*— Quand l'ordonnance du président du tribunal de commerce autorisant une saisie conservatoire n'est critiquée ni en elle-même, ni dans les effets qu'elle pourrait produire jusqu'à la décision finale, et que c'est pour faire prononcer, par un seul et même jugement, une condamnation au fond et le maintien ultérieur de la saisie, que le plaideur demande que celle-ci soit déclarée bonne et valable, l'action tend, en réalité, à convertir la saisie conservatoire en saisie-exécution et à assurer à l'avance au saisissant l'exécution forcée de la condamnation principale qu'il réclame en même temps. En retenant, dans ces circonstances, la connaissance de la contestation, au lieu de se déclarer incompétent à raison de la matière, le juge viole l'article 14 de la loi du 22 mars 1876, qui défend aux tribunaux de commerce de connaître de l'exécution de leurs jugements. — Cap. Grifnick c. cap. Pande. — Bruxelles, 6 janvier 1894, IX, p. 757.

46. *Compétence. Saisie-arrêt. Etranger. Tribunal civil.* — Le législateur de 1876 a voulu consacrer, en l'étendant aux matières commerciales, la doctrine ancienne et la jurisprudence, déjà antérieurement acquise, pour les saisies-arrêts formées en Belgique par des étrangers à charge d'autres étrangers ; il a entendu déroger, en ce qui les concerne, aux principes qui régissent, pour les tribunaux du royaume, leur compétence d'attribution; la contestation, tant au fond que pour la forme, est de la compétence exclusive du tribunal civil. Au point de vue du maintien provisoire d'une saisie, des présomptions qu'un capi-

taine a été la victime d'un événement de mer, dont la responsabilité pourrait, le cas échéant, incomber pour le tout ou partie, à un autre navire, sont suffisantes. — Anvers, 6 novembre 1890, VI, p. 569.

47. *Saisie conservatoire. Compétence. Navire. Saisie dans un port. Ajournement dans un autre. Citation en référé.* — Quoique le navire ait été saisi conservatoirement et mis à la chaîne dans un port, s'il n'est pas allégué que le capitaine a été ajourné au principal devant le tribunal dudit port, on ne saurait se baser sur l'article 52, 4°, de la même loi, pour faire décider qu'une demande urgente doit être portée devant le juge compétent d'après le droit commun. — Veuve Van Praeyenhoven c. cap. Sheriff. — Référé d'Anvers, 27 novembre 1894, X, p. 628.

48. *Compétence. Saisie-arrêt. Demande en mainlevée. Etrangers. Tribunaux belges.* — L'article 52, § 5, de la loi du 25 mars 1876, attribue expressément compétence aux tribunaux belges pour statuer sur les demandes en validité ou en mainlevée de saisies-arrêts formées dans le royaume, même entre parties étrangères, et il n'y a pas lieu de renvoyer le demandeur étranger à se pouvoir au fond contre le défendeur devant la justice de son pays. — Georges Doriza c. cap. Moss. — Anvers, 15 février 1894, X, p. 468.

49. *Compétence. Abordage. Saisie conservatoire. Demande en validité. Action en dommages-intérêts. Procès unique. Juge consulaire. Etrangers. Litispendance. Connexité.* — L'action en validité de saisie conservatoire (dans l'espèce, la mise à la chaîne d'un navire) et en paiement de dommages-intérêts du chef d'un abordage constitue, dans la forme comme au fond, un procès unique, et l'autorisation de saisir un navire conservatoirement, la permission de citer à bref délai ou l'obligation de donner caution n'est, en fait, et ne peut être, en droit, qu'un accessoire de la demande principale. Tout ce qui, dans ladite action, excède les attributions du juge consulaire ne peut être considéré comme pendant devant ce dernier, qui n'a, à cet égard, qu'un seul pouvoir, celui de se dessaisir. L'article 52, 6°, de la loi du 25 mars 1876, qui déclare que les tribunaux belges sont compétents vis-à-vis des étrangers quand la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge, n'est pas applicable. — Cap. Grifnick c. cap. Pande. — Bruxelles, 6 janvier 1894, IX, p. 757.

50. Danemark. — *Capitaine étranger. Dettes pour les besoins du navire. Assurance. Saisie. Nullité.* — Le capitaine d'un navire ne pouvant être considéré comme le possesseur d'une assurance prise par le navire conduit par lui, on ne peut en Danemark saisir sur un capitaine étranger l'assurance pour le navire en raison de dettes contractées par lui pour les besoins du navire. Un capitaine ne peut, en cette qualité, engager l'assurance du navire. — Copenhague, 22 février 1888, V, p. 545.

51. Egypte. — *Navire. Saisie conservatoire. Commandement. Inutilité.* — La saisie conservatoire d'un navire n'a pas besoin d'être précédée d'un commandemant, l'article 11 du Code de commerce maritime n'étant applicable qu'au cas de saisie exécutoire du navire. — Hassan Ibrahim c. Aly Khalil Chaouich. — Alexandrie, 4 mai 1893, IX, p. 277.

52. Etats-Unis. — *Navire sous séquestre. Dettes pour besoins de navigation. Privilèges. Acquisition possible.* — La règle que les privilèges sur les navires ne peuvent être acquis lorsque le navire est sous le séquestre de la Cour, n'est pas applicable lorsque ce séquestre est de pure forme et alors surtout que le navire a été expressément autorisé à contracter des engagements pour les besoins de la navigation. — Putnam c. Armateur du «Young American». — Cour du Dist. Sud de New-York, 6 mai 1887, III, p. 366.

53. Italie. — *Navire. Saisie. Délai. Péremption.* — Le délai de quarante jours après lequel, aux termes de l'article 888 du Code de commerce, se périme la saisie du navire, court à partir du jugement qui autorise la vente. — Fischer et Rechsteiner c. Canavesio. — Venise, 9 mai 1890, VI, p. 338.

54. *Commandement. Formes.* — On ne peut procéder à la saisie d'un navire sur les bases d'un commandement dans lequel on menace simplement d'exécution mobilière. — Banque d'Escompte de Rimini c. Gentili.

—Bologne, 20 juillet 1890, VI, p. 339.

55. *Navire saisi. Revendication. Citation du débiteur. Inutilité.* — Dans un procès en revendication ou en distraction de meubles saisis, et, par conséquent, même dans le cas où il s'agit d'un navire, il n'est pas nécessaire de citer le débiteur à l'encontre duquel a été exécutée la saisie. — Scarfi et Trombetta c. Pappalos. — Cassation, Turin, 23 août 1893, X, p. 352.

56. *Saisie conservatoire. Mandataire légal. Production du mandat. Inutilité.*— Le mandataire légalement constitué n'a pas besoin, pour demander une saisie conservatoire dans l'intérêt d'un de ses clients, de produire son mandat. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Faillite Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, X, p. 353.

57. *Saisie conservatoire. Huissier de justice de paix. Nullité.* — Est nulle la saisie conservatoire accordée par le président, mais dont l'exécution a été confiée à un huissier de paix. — Mortola et autres c. Cie Fraissinet.— Gênes, 15 février 1893, VIII, p. 614.

58. *Navire. Exécution sur saisie. Vente antérieure . Transcription omise. Nullité.* — Si elle n'a pas été transcrite, la vente d'un navire faite antérieurement à l'exécution sur saisie n'est pas opposable au créancier qui agit par voie d'exécution sur ce navire, qui, d'après les registres spéciaux de la capitainerie du port, serait la propriété du débiteur. — Gênes, 25 août 1892, VIII, p. 154.

59. *Navire en cours de voyage. Eloignement du port d'armement . Saisissabilité.* — Le navire peut être arrêté *en cours de voyage* par application de l'article 510 du Code de commerce toutes les fois qu'il se trouve loin du port d'armement. — Scarfi et Trombetta c. Pappalos. — Cassation Turin, 23 août 1893, X, p. 352.

60. *Compétence. Créance sur le navire. Appréciation. Tribunal ayant ordonné la saisie. Incompétence.* — L'autorité judiciaire du lieu où a été effectuée la saisie du navire ne peut être appelée à connaître du mérite de la créance à raison de laquelle cette saisie a été accordée, que si elle est à la fois compétente *ratione materiæ* et *ratione loci.* Ainsi, elle n'est pas compétente pour connaître de la créance résultant d'un contrat d'enrôlement, si ce n'est pas dans le lieu où a été saisi le navire que ce contrat a été conclu, et si, en outre, les parties en cause n'y ont pas leur domicile respectif. Le renvoi fait à cette autorité par le capitaine du port, à la suite d'un désaccord survenu dans le cours de l'arrangement amiable, conformément à l'art. 16 du Code de la marine marchande, ne saurait attribuer une compétence valable à l'autorité judiciaire du lieu de la saisie. — Lagresti c. Zerilli. — Catane, 17 avril 1891, VII, p. 459.

61. *Compétence. Demande en soulèvement. Tribunal ayant ordonné la saisie.* — C'est devant la juridiction qui a ordonné la saisie du navire que doit être portée la demande en soulèvement de cette saisie. — Lagresti c. Zerilli. — Ibid.

62. *Compétence. Abordage. Tribunal du lieu. Défendeur français. Tribunal du demandeur. Saisie conservatoire.*— En outre de la réciprocité dont s'agit à l'art. 105 du C. de proc. civile, le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou quasi-délit, et le président de ce tribunal est compétent pour accorder, le cas échéant, une saisie conservatoire . — Mortola et autres c. Cie Fraissinet. — Gênes, 15 février 1893, VIII, p. 614.

63. *Navire italien. Saisie conservatoire à l'étranger. Autorité compétente. Exécution dans le royaume.* — Lorsqu'il s'agit d'actes de juridiction gracieuse, on doit admettre leur exécution dans le royaume, pourvu qu'ils émanent d'une autorité compétente, sans qu'il soit besoin de rechercher si toutes les formalités, qui sont requises pour les jugements, ont été observées. Spécialement , l'autorité étrangère ayant ordonné la saisie conservatoire d'un navire italien ancré dans un port dépendant de cette autorité, et cette autorité en ayant demandé, par une commission rogatoire, à l'autorité judiciaire italienne, l'exécution dans le royaume, le navire étant parvenu clandestinement à lever l'ancre du port où il était sous saisie ; l'autorité italienne doit déférer à cette demande. — Cie « The Grand Cana-

ry Coaling c. Faillite Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, IX, p. 776.

64. *Saisie à l'étranger. Requête en justice pour saisir en Italie. Fondement. Equité.* — Lorsqu'on demande à l'autorité judiciaire italienne le droit de saisir un navire déjà saisi à l'étranger par mesure de précaution de la part de l'autorité étrangère, et qui a réussi à s'enfuir clandestinement, la requête doit être présentée comme un hommage au principe *spoliatus ante omnia restituendus*, indépendamment de toutes les exceptions sur l'effet et la régularité de la saisie opérée à l'étranger à proposer devant le juge compétent. — Cie « The Grand Canary Coaling » c. Faillite Schiaffino. — Gênes, 11 décembre 1893, X, p. 353.

65. NORVÈGE. — *Navire. Chargement du quart. Insaisissabilité.* — Lorsque le navire a reçu le quart au moins de sa cargaison, on ne peut plus, sans une autorisation de l'affréteur, pratiquer sur le navire la saisie-exécution. — Thygesen et Ellingsen c. Olger Fisher. — Christiania, 18 mars 1886, II, p. 606.

66. PAYS-BAS. — *Navire. Salaires de sauvetage. Destinataire. Caution. Absence de droit à réclamer la mainlevée.* — Des sauveteurs ayant fait opérer, pour s'assurer le paiement de leur salaire, une saisie-arrêt sur le navire et la cargaison, à la charge du capitaine, le destinataire, quoiqu'ayant fourni une caution suffisante, n'a, ni en vertu de l'article 732 du Code de procédure civile, ni en vertu de l'article 548 du Code de commerce, le droit de réclamer la mainlevée de ladite saisie. — Vereenigde Schrœfsleepdienst c. A. P. — Leuwarden, 12 juin 1889, V, p. 401.

67. TUNISIE. — *Navire en rade Saisissabilité. Conditions.* — Un navire peut être saisi dans une rade, aussi bien que dans un port, à moins qu'il ne soit prouvé : qu'au moment de la saisie, le navire, venant d'un port intérieur, se bornait à traverser la rade pour gagner la haute mer, ou bien qu'il ne s'y était arrêté qu'accidentellement pour attendre, par exemple, un vent favorable afin de prendre le large. En vertu des principes qui précèdent, on doit déclarer saisissable un navire qui a quitté le port de Tunis sans être muni de ses expéditions, et simplement pour aller faire son lest en rade de La Goulette, où cette opération devait s'accomplir dans des conditions moins onéreuses qu'à Tunis. — Cap. Scopinich c. cap. Poudikos. — Tunis, 23 décembre 1893, X, p. 106.

68. *Navire prêt à faire voile. Insaisissabilité. Conditions.* — Pour qu'un navire soit insaisissable comme étant prêt à faire voile, il faut que le capitaine soit muni de ses expéditions ; le fait de partir sur lest ne dispense pas le capitaine d'avoir à bord l'acte de nationalité du navire, le rôle d'équipage, la patente de santé et la quittance des droits de port. — Ligresti c. Di Mattino, Tresoriere et Paino. — Tunis, 25 octobre 1893, X, p. 110.

69. *Saisie conservatoire. Conditions. Ordonnance.* — Pour faire procéder à la saisie conservatoire d'un navire, il n'est pas nécessaire d'être porteur d'un titre authentique, d'une lettre de change ou d'un billet à ordre. Ladite saisie peut également avoir lieu, d'après l'article 417 du Code de procédure civile, en vertu d'une ordonnance rendue par le président du tribunal de commerce, et ce magistrat reste libre d'apprécier les circonstances qui peuvent rendre la saisie nécessaire. — Ibid.

70. *Saisie conservatoire. Procès-verbal. Nom de l'armateur. Mention non essentielle.* — En matière de saisie de navire, l'obligation faite à l'huissier de mentionner dans son procès-verbal le nom de l'armateur atteint par la saisie doit être interprétée moins rigoureusement pour les saisies conservatoires que pour les saisies-exécutions. En effet, les saisies conservatoires n'ont pas besoin d'être validées, et elles exigent une grande rapidité, qui serait souvent inconciliable avec les difficultés que peut rencontrer l'huissier pour avoir communication de l'acte de nationalité du navire. Il suffit qu'il n'y ait pas d'erreur sur l'identité du bâtiment saisi, d'autant plus que le saisissant, après avoir obtenu un jugement de condamnation, ne pourra pas faire procéder à la vente sans avoir fait dresser un nouveau procès-verbal de saisie, précédé d'un commandement et dans lequel il suffira de rectifier les erreurs commises dans le premier ; en supposant, d'ailleurs, que l'omission du nom

de l'un des copropriétaires du navire dans un procès-verbal de saisie conservatoire puisse constituer une nullité de procédure facultative en Algérie et en Tunisie, conformément à l'art. 69 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 et à l'art. 7 de la loi du 27 mars 1883. — Ibid.

71. *Compétence. Saisie conservatoire. Demande en validité ou mainlevée. Tribunaux civils.* — Les tribunaux de commerce sont incompétents pour connaître d'une demande en validité ou en mainlevée de saisie conservatoire pratiquée sur un navire, en vertu d'une ordonnance de leur président. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

72. *Compétence. Saisie conservatoire. Tribunaux civils.* — Il n'appartient pas au tribunal de commerce de connaître des difficultés soulevées par la saisie conservatoire d'un navire. En conséquence, le capitaine n'est pas fondé à alléguer l'illégitimité de la saisie devant un tribunal de commerce, s'il n'a pas, au moment même de la saisie, fait assigner le créancier saisissant devant la juridiction compétente pour faire lever cette saisie. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelis.— Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Avarie commune, Capitaine, Copropriétaire du navire, Douane, Exploit, Fin de non-recevoir, Marchandise, Navire, Pilotage, Vente.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 41.
Abordage, 13 et s., 41, 49, 62.
Affrètement, 13.
Assurance, 50.
Assureur, 16 et s.
Board of trade, 35.
Capitaine, 26, 38, 43, 50.
Cassation, 17.
Caution, 11, 15, 16,20, 41, 42, 66.
Chapeau, 26.
Charte-partie, 34.
Citation, 55.
Commandement, 51, 54.
Commission, 15.
Compétence, 27 et s., 44 et s., 60 et s., 71 et s.
Connexité, 49.
Contravention, 28.
Copropriétaire, 8, 22.
Délai, 4, 38, 53.
Demande reconventionnelle, 32.
Dénonciation, 4.
Dommages-intérêts, 32, 33, 35, 49.
Douane, 12, 28.
Entrepreneur, 24.
Etat, 12, 23, 24.
Etranger, 30 et s., 37, 42, 46, 48, 49, 50, 63, 64.
Force majeure,4, 7, 27, 39, 54.
Forme, 9, 13.
Fret, 21, 29, 38, 43.
Huissier, 57.
Hypothèque, 6.
Inscription, 6.
Juge de paix, 28, 57.
Jugement, 36.
Litispendance, 49.
Loi américaine, 33.
Mainlevée, 10, 22, 29, 48, 61, 66, 71.
Mandat, 56.
Manifeste, 11.
Marchandises, 20, 34, 38.
Marins, 25, 36.
Nullité, 8, 21, 22, 36, 50.
Ordonnance, 44.
Péremption, 53.
Poste, 12, 24.
Privilège, 52.
Procédure, 4, 33, 39.
Procès-verbal, 4, 70.
Quasi-délit, 33.
Référé, 47.
Requête, 64.
Revendication, 55.
Saisie conservatoire,31, 32, 38, 39, 44, 45, 49, 51, 56, 57, 62, 63, 68, 70, 72.
Saisie-arrêt, 22, 29, 43, 48.
Saisissabilité, 5, 12, 23, 24, 25, 26, 59, 65,67, 68.
Salaires, 25, 26, 36, 66.
Sauvetage, 66.
Séquestre, 52.
Surestaries, 10, 14.
Tierce-opposition, 18, 19.
Tiers, 43.
Tonnage, 7.
Transcription, 4, 6, 58.
Usage, 14.
Vente, 58.
Voyage, 21, 59.
Yacht, 7.

SALAIRES. — Voir : *Armateur, Capitaine, Fret, Gens de mer, Pilotage. Preuve.*

SANTÉ MARITIME. — Voir : *Capitaine.*

SAUVETAGE.

CHAPITRE I

Législation.

1. Assistance et sauvetage. Questions posées et résolues au Congrès et Droit maritime de Gênes. — VII, p. 180 et 383.

2. Sauvetage de la vie et de la propriété après un naufrage. Congrès de Washington. — VII, p. 198.

3. FRANCE. — Convention entre la France et l'Angleterre sur le sauvetage et l'assistance en mer (23 octobre 1889.) — V, p. 704.

4. Eaux maritimes. Eaux fluviales. Récompenses. Ministères différents (Circulaire du 15 décembre 1885.) — II, p. 288.

5. DANEMARK. — Règles relatives au sauvetage dans le droit danois (M. Beauchet.) — IV, p. 332.

6. PORTUGAL. — Principes du Code de commerce. — VI, p. 637.

7. RUSSIE. — Principes du Code de commerce maritime. — X, p. 813.

8. SUÈDE. — Principes du Code maritime. — VIII, p. 207.

9. Art. 227 du Code maritime. Modification (Loi du 25 mai 1894.) — X, p. 687.

CHAPITRE II
Doctrine.

10. ITALIE. — Résumé des principes actuellement en vigueur sur le sauvetage et l'assistance dans la législation des principaux pays (M. G. Benfante.) — V, p. 564.

11. SUÈDE. — De l'indemnité de sauvetage. Droit réel et non personnel. Privilège (M. Beauchet.) — II, p. 613.

CHAPITRE III.
Jurisprudence.

12. FRANCE. — *Caractère. Distinction. Remorquage.* — Il n'y a sauvetage que tout autant que le navire se trouve dans une situation périlleuse ; il y a simple remorquage lorsque le navire assisté n'est plus libre de ses mouvements. — Lacroix c. Delmas frères. — La Rochelle, 13 février 1891, VI, p. 688.

13. *Caractère. Navire échoué. Impossibilité de le renflouer. Secours. Remorquage. Assimilation impossible.* — Ne constitue pas un simple remorquage le secours donné par deux remorqueurs à un vapeur échoué, qui avait vainement essayé de se renflouer par les efforts de sa machine. Il y a donc lieu, dans ce cas, d'allouer aux deux remorqueurs une indemnité proportionnée au service rendu. — Société de remorquage c. Cie de Navigation Mixte. — Marseille, 13 novembre 1893, IX, p. 748.

14. *Caractère. Vapeur privé de sa machine. Voilure insuffisante. Equipage présent. Simple assistance.* — Un vapeur privé par un accident de l'usage de sa machine, n'ayant qu'une voilure insuffisante, et obligé, à cause du mauvais temps, de jeter une partie de sa cargaison, ne peut cependant être considéré comme une épave, lorsque l'équipage ne l'a pas abandonné et qu'il lui reste encore des moyens de lutter contre la mer et le vent. En conséquence, on doit qualifier secours et assistance et non pas sauvetage le fait d'un autre vapeur qui l'a pris à la remorque et l'a conduit dans un port de refuge. — Herbert et Hawkins c. d'Orbigny et Faustin fils. — Marseille, 19 mai 1891 ; Aix, 28 juillet 1891, VII, p. 126.

15. *Caractère. Echouement. Absence de péril. Remorqueur. Simple assistance.* — Lorsque, un navire s'étant échoué par un temps calme, se trouve dans une situation qui n'a rien de périlleux, mais telle qu'il ne peut continuer sa route par ses propres moyens, l'aide que lui offre et que lui donne un remorqueur pour se renflouer, sans courir aucun danger, ne saurait être considérée comme un sauvetage, mais comme une simple assistance, donnant lieu seulement à une indemnité proportionnelle au service rendu et aux difficultés de l'opération. — Société de remorquage c. Cie française de l'Afrique Occidentale. — Marseille, 19 juin 1894, X, p. 87.

16. *Navire abordeur. Indemnité. Non-lieu.* — Le navire abordeur qui ramène au port le navire abordé n'a droit à aucune indemnité de sauvetage ou d'assistance. — Cap. Anderson c. Lindhner. — Marseille, 23 janvier 1890, V, p. 660.

17. *Indemnité. Appréciation.* — L'indemnité due à l'armateur d'un navire à vapeur pour le sauvetage et le remorquage d'un autre navire, doit comprendre, outre le prix fixé dans la charte-partie pour les surestaries, l'intérêt à 6 0[0 pour la valeur du fret et de la cargaison, le prix du charbon consommé pour le remorquage, les frais de la quarantaine occasionnée par le contact avec le navire remorqué, ainsi qu'une somme à payer à l'équipage. — Martin et Marguand c. Mazella. — Alger, 4 janvier 1888, III, p. 729.

18. *Echouement. Simple indemnité proportionnelle.* — Aux termes de l'ordonnance sur la marine de 1681 (art. 27, livre IV, titre IX), le sauveteur d'un bâtiment naufragé n'a droit au tiers de la valeur dudit bâtiment que dans le cas où le sauvetage a été opéré en pleine mer. Le sauveteur d'un navire échoué sur les côtes ne peut réclamer qu'une simple indemnité, proportionnelle à la peine prise et au service rendu. — Azerol c. Mangariol. — Alger, 22 novembre 1890, VI, p. 538.

19. *Indemnité. Détermination par les tribunaux. Condition.* — Il n'appartient aux tribunaux de déterminer la rémunération due pour assistance ou sauvetage d'un navire que s'il y a contestation entre les capitaines sur le chiffre de cette rémunération ou

si un tiers intéressé (en l'espèce, la compagnie assureur d'un navire assisté) vient alléguer une entente frauduleuse des capitaines pour en exagérer le montant. — Association de Sauvetage de Londres c. Lescalle. — Alger, 14 juin 1893, IX, p. 496.

20. *Convention. Consentement vicié. Nullité.* — Lorsque le consentement de la personne qui s'oblige n'est pas libre, qu'il n'est donné que sous l'empire de la crainte inspirée par un mal considérable et présent, auquel la personne ou la fortune est exposée, le contrat est entaché d'un vice qui le rend annulable. En conséquence, lorsqu'il est constaté qu'un capitaine n'a souscrit un engagement que contraint et forcé pour sauver son navire qui, sans cela, aurait été prochainement et fatalement submergé et perdu, la convention intervenue dans de semblables circonstances ne saurait être validée. L'arrêt qui l'annule ne commet pas un excès de pouvoir et ne viole pas les articles 1111 et suivants du Code civil. — Lebret c. Fleischer. — Cassation, 27 avril 1887, III, p. 15.

21. *Navire échoué. Remorqueur. Convention léonine. Nullité.*— Lorsqu'un navire s'étant échoué par un temps sombre, le tuyau de conduite de la vapeur s'étant rompu et une voie d'eau s'étant déclarée dans la chambre de la machine, le capitaine de ce navire a traité avec le capitaine d'un remorqueur pour recevoir de lui secours et assistance, cette double circonstance, que le sauveteur a stipulé un salaire hors de proportion avec les dépenses à exposer et les risques à courir, et que l'écrit passé pour constater cette stipulation trahit une précipitation déloyale de la part du sauveteur à convenir du prix, doit suffire à faire considérer le consentement comme entaché de violence dans le sens de l'art. 1112 du Code civil et la convention comme dépouvue d'effet. — Société de Remorquage du port de Marseille c. cap. Spain. — Aix, 19 avril 1893, IX, p. 185.

22. *Indemnité. Privilège. Art. 2102. Code civil. Sauvetage du chargement. Assureur. Refus de donner caution. Vente.* — Le sauvetage du chargement d'un navire confère au sauveteur sur chargement, pour le remboursement de ses dépenses, le privilège accordé par l'article 2102 du Code civil pour frais faits pour la conservation de la chose. Il importe peu que le sauveteur n'ait traité avec l'armateur que pour le renflouement de la coque, du moment que les frais de renflouement ont été augmentés par le sauvetage du chargement. En conséquence, l'assureur qui, sur sa mise en cause par l'armateur, se refuse à donner caution pour l'indemnité de sauvetage, ne peut s'opposer à la mise en vente du chargement à la requête du sauveteur. — Cap. Tersdorpf c. cap. Kerr et Assureurs. — Rouen, 21 mars 1894, X, p. 168.

23. *Frais de sauvetage. Privilège.* — Les frais de sauvetage sont privilégiés, en vertu de l'art. 191 du Code de Commerce. — Viaud c. Nicolas.— Rennes, 13 novembre 1886, III, p. 24.

24. *Conventions séparées passées par l'armateur et le destinataire. Sauveteur. Action. Divisibilité.* — Lorsque le propriétaire du navire et le propriétaire de la marchandise ont conclu des conventions séparées avec un tiers en vue du sauvetage, celui-ci, après l'opération, ne saurait être admis à exercer contre chacun d'eux, pour le paiement intégral de son salaire, une action indivisible. Etant investi de deux créances distinctes, il ne peut, en effet, se prévaloir ni de l'indivisibilité du privilège, subordonnée à l'unité de la créance, ni d'une prétendue solidarité, la solidarité n'existant qu'en vertu d'une clause expresse. — Azerol c. Mangariol. — Alger, 22 novembre 1890, VI, p. 538.

25. *Frais généraux. Objets sauvés. Contribution.* — L'échouement mettant en péril la cargaison tout entière, chacun des objets sauvés doit contribuer aux frais généraux de sauvetage dans la proportion de sa valeur, sans qu'il y ait lieu de distinguer à quel moment et par quels procédés tel ou tel objet a pu être sauvé. — Cie d'assurances la Foncière c. Guien ès qualités. — Aix, 12 décembre 1887, V, p. 483.

26. *Frais. Fret. Contribution.* — Le capitaine est dispensé de contribuer aux frais de sauvetage des marchandises en proportion du fret qu'il réclame sur elles, à moins qu'il ne soit établi en fait qu'il a renoncé à se prévaloir de cette exonération. —

Grand c. Clère. — Dunkerque, 22 mars 1887, II, p. 671.

Contrà. — Thorsen c. Rose, Deutsch et fils. — Hâvre, 27 décembre 1887, III, p. 572.

27. *Séquestre judiciaire. Mandat d'opérer le sauvetage. Affréteurs. Représentation.* — Le séquestre judiciaire, nommé dans une instance où figuraient seuls les armateurs et le capitaine, avec mission d'opérer le sauvetage du navire et de la cargaison, représente, non seulement les parties en cause, mais encore et surtout les intéressés absents ; il doit défendre les intérêts de tous, et rendre compte à chacun de ce qui les concerne ; les affréteurs, notamment, sont, en conséquence, fondés à réclamer de lui la reddition de ses comptes. — Pierce Becker et Ilardi c. H. Auger et Réclamateurs. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

28. *Délaissement. Rétroactivité. Sauvetage pour le compte des assureurs.* — Le délaissement, jugé valable, a un effet rétroactif au moment du sinistre, de telle sorte que le sauvetage qui s'opère, même pour l'assuré ou ses correspondants, en vertu d'un mandat régulier et légal, est fait pour le compte et aux risques des assureurs. — Foucault et Cie c. Landais, le Comptoir maritime et autres Cies d'assurances maritimes. — Seine, 8 juin 1888, IV, p. 150.

29. *Assuré. Sauvetage. Obligation. Inexécution. Dommages-intérêts.* — Le délaissement des objets assurés doit être validé, bien que l'assuré ait manqué à l'obligation qu'il avait contractée dans la police et qui lui est imposée par la loi (art. 381 du Code de commerce), de faire ses efforts pour sauver les objets assurés. Mais l'inexécution de cette obligation donne lieu à des dommages-intérêts de la part de l'assuré envers l'assureur. — Lahaye c. Cie d'assurances Orient. — Nantes, 13 août 1887, IV, p. 46.

30. *Marchandises non assurées. Sauvetage par les assureurs. Ordre du transporteur.* — Lorsque le sauvetage de marchandises non assurées a été opéré par les assureurs sur l'ordre du transporteur, aucun lien de droit n'existe par le fait du sauvetage entre les assureurs et les divers réclamateurs. Les assureurs sont les mandataires du transporteur, qui est mal fondé à prétendre que les assureurs doivent demander directement aux réclamateurs les frais de sauvetage. — Pihou et joints c. Cie d'assurances maritimes. — Rouen, 6 mars 1888, IV, p. 420.

31. *Compte du sauvetage. Paiement de la perte. Compensation. Non-lieu.* — Le compte du sauvetage étant seulement exigible après la réalisation effective du recouvrement, les assureurs ne peuvent pas retarder le paiement de la perte et encore moins le compenser avec des sommes non encore encaissées par l'assuré, lequel ne peut être tenu qu'à reverser par la suite aux assureurs le net produit du sauvetage. — Foucault et Cie c. Landais, le Comptoir maritime et autres Cies d'assurances maritimes. — Seine, 8 juin 1888, IV, p. 150.

32. *Frais. Réassurances. Action.* — L'assureur qui a réassuré la totalité de ses risques et qui fait des frais de sauvetage, se rend non recevable à les réclamer plus tard à ses réassureurs, quand il les expose sans les prévenir et sans leur demander leur agrément. — Uzielli et Cie c. Assureurs. — Marseille, 19 avril 1886, II, p. 43.

33. *Navire trouvé en mer. Inventeur. Objets sauvés. Appropriation frauduleuse.* — Un navire naufragé, abandonné même en pleine mer par son équipage, ne peut être considéré comme *res nullius* ; l'inventeur n'en est qu'un dépositaire tenu par la loi de faire sa déclaration de sauvetage dans les vingt-quatre heures qui suivent son arrivée au port. Le défaut de déclaration crée contre l'inventeur une présomption légale d'intention frauduleuse d'appropriation ; mais la preuve de cette intention frauduleuse peut résulter également des circonstances de la cause, notamment, de ce fait, qu'à son arrivée au port, le sauveteur a cherché à vendre les objets qu'il a sauvés. — Lemaire c. Min. public. — Douai, 2 février 1891, VIII, p. 646.

34. ALLEMAGNE. — *Danger. Condition essentielle.* — L'existence d'un danger pour le sauveteur distingue le sauvetage véritable d'un service ou louage d'ouvrage ordinaire. D'autre part, l'existence d'un danger pour le navire sauvé doit donner lieu à une rémunération supérieure à une simple indemnité de remorquage. — Société Générale des Vapeurs Remorqueurs c. Armement

collectif des bateaux à vapeur. — Tribunal supérieur hanséatique, 1er mars 1886, II, p. 716.

35. *Remorquage. Danger. Assimilation.* — Le service de remorquage, en danger de mer doit être considéré comme un vrai sauvetage de navire et cargaison. — Schwalbe c. cap. Suhr et Deetjen. — Trib. sup. hanséatique, 17 novembre 1888, V, p. 251.

36. *Déroutement. Indemnité. Fixation.* — Au sujet du montant de l'indemnité, il n'y a pas lieu de distinguer entre le navire qui a interrompu son voyage et s'est détourné de sa route, et celui qui a pris la mer précisément dans le but de rendre ce service. Autrement, il serait à craindre que les navires, qui se mettent en route dans ce but, n'eussent pas le même zèle pour rechercher les bâtiments en danger, ce qui aurait pour conséquence d'accroître les risques de perte pour les vaisseaux et leurs équipages. — Schwalbe c. cap. Suhr et Deetjen. — Ibid.

37. Angleterre. — *Indemnité. Base.* — Le montant de l'indemnité de sauvetage doit être calculé d'après l'importance, la durée et la difficulté des services rendus, la valeur du navire sauveté et de sa cargaison. — Haute-Cour de justice, 7 novembre 1889 et 17 février 1890, V, p. 683 et 684.

38. *Secours. Absence de services. Non-lieu. Indemnité.* — Le navire qui se porte au secours d'un autre navire faisant des signaux de détresse, mais qui en fait ne lui rend aucun service, accomplit un acte d'humanité, mais n'a droit à aucune indemnité. — Cour de passage de Liverpool, 2 novembre 1890, VI, p. 465.

39. *Indemnité. Répartition.* — L'indemnité de sauvetage doit être, le cas échéant, répartie, suivant une proportion variable, entre l'armateur du navire sauveteur, son capitaine, son équipage et plus généralement toutes les personnes ayant de façon ou d'autre coopéré à la salvation. — Haute-Cour de justice, 25 avril 1890, VI, p. 72.

40. *Absence de péril pour les sauveteurs. Indemnité. Partage entre les intéressés.* — Chaque fois que l'équipage n'a, en aucune façon, mis son existence en péril, les trois quarts de l'indemnité reviennent aux armateurs, un dixième au capitaine et le reste aux officiers et matelots. — Haute-Cour de justice, 28 novembre 1888, IV, p. 576.

41. *Sauvetage par des pêcheurs. Large indemnité.* — Lorsque des pêcheurs ont contribué au sauvetage d'un navire, il y a lieu de leur accorder une large indemnité pour encourager les matelots des côtes à se porter au secours des navires en danger. — Haute-Cour de justice, div. de l'Amir. 28 novembre 1888, IV, p. 577.

42. *Agents des armateurs. Commission au sauveteur. Ristourne. Nullité.* — L'agent des armateurs, en accordant une commission au sauveteur, ne peut stipuler une ristourne à son profit. — Anderson et C° c. Bank of Australia. — Cour sup. de judicature, 23 et 24 mars 1892, VIII, p. 121.

43. *Compétence. Navires étrangers. Premier port de relâche* — Le tribunal du premier port où deux navires étrangers ont fait escale depuis que le sauvetage a été effectué est compétent pour fixer l'indemnité due à raison de ce sauvetage. — Falmouth, 3 octobre 1887, III, p. 608.

44. Belgique. — *Assistance et Remorquage. Distinction.* — Pour qu'il y ait sauvetage de navire, il faut avant tout un navire en détresse ayant échappé à l'action de l'équipage ou abandonné ; en dehors de ces cas, il n'y a qu'assistance lorsqu'un navire en danger est secouru ; à défaut de détresse ou embarras grave, il y a simplement remorquage. — Union des Remorqueurs Belges c. Hintze. — Bruxelles, 10 janvier 1890, V, p. 689.

45. *Assistance ou sauvetage. Distinction. Non-lieu.* — En Belgique, il n'existe aucune loi faisant la distinction entre le cas d'assistance simple prêtée à un navire et le cas de sauvetage d'un navire abandonné de son équipage. — Pyson, Maerten et consorts c. Cap. Large. — Anvers, 9 mars 1889, V, p. 112.

46. *Navire échoué. Remorqueur. Offre de renflouement. Indemnité de sauvetage. Non-lieu.* — La société de remorquage, dont les remorqueurs se sont bornés à offrir leurs services pour renflouer un navire échoué et à se tenir à sa position malgré l'absence de danger, ne saurait avoir droit à l'indemnité correspondante à un sauve-

tage effectif. — Société de remorquage c. Grant et Simpson. — Anvers, 8 avril 1893, XI, p. 262.

47. *Arbitrage. Compromis. Capitaine. Excès de pouvoir.* — La convention, par laquelle un navire échoué ou en détresse accepte de laisser régler par arbitres l'indemnité de sauvetage, est nulle, comme excédant les pouvoirs du capitaine, tant vis-à-vis du navire que vis-à-vis de la cargaison. — Société des Remorqueurs belges c. cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

48. *Convention. Violence morale. Nullité.* — La convention est nulle lorsqu'elle est entachée de violence morale. — Société des Remorqueurs c. cap. Kersting. — Bruxelles, 18 juin 1887, III, p. 334.

49. *Relèvement dans l'Escaut. Sauvetage d'office par l'agent des assureurs. Armateur. Ratification.* — Les opérations du relèvement d'un bateau coulé à fond dans l'Escaut doivent, pour être utiles, être exécutées sans aucune perte de temps, chaque jour qui s'écoule augmentant l'ensablement du bâtiment sombré et détériorant la cargaison ; pareille œuvre ne peut être menée à bonne fin que par des ouvriers qui en font leur métier spécial. L'inaction du batelier propriétaire, pendant l'intervalle séparant l'accident du début des opérations commencées d'office par l'agent des assureurs, prouve que celui-ci n'est pas venu à l'encontre d'un sauvetage entrepris par le principal intéressé ; en y assistant sans aucune protestation, le batelier ratifie tacitement le contrat conclu entre cet agent et l'entrepreneur de sauvetage. — Schroot c. Heidebroeck. — Bruxelles, 31 octobre 1890, VI, p. 477.

50. *Sauvetage par l'Etat. Service public. Droit civil inapplicable.* — La remorque et le sauvetage, de même que le pilotage, tels qu'ils sont organisés par l'arrêté du 17 juillet 1884 et par les arrêtés antérieurs, constituent exclusivement, de la part de l'Etat, la prestation d'un service public, à laquelle les principes du droit civil ne sont point applicables, notamment en matière de responsabilité. — Deswarte c. Etat belge. — Furnes, 30 juillet 1887, III, p. 477.

51. *Loi applicable.* — Le quasi-contrat de sauvetage formé dans les eaux belges est soumis, quant à ses conséquences, à la loi belge, quelle que soit la nationalité des navires engagés dans la contestation. Si le sauvetage a eu lieu en pleine mer, hors des eaux territoriales, c'est la loi nationale du navire sauveteur qui doit être appliquée. — Pyson, Maerten et consorts c. cap. Large. — Anvers, 9 mars 1889, V, p. 112.

52. *Haute mer. Signification.* — L'expression « en haute mer » qui doit s'entendre, en matière de sauvetage, par « hors de la vue des côtes » ne doit pas être opposée à la mer territoriale. — Pyson, Maerten et consorts c. cap. Large. — Ibid.

53. DANEMARK. — *Distinction de l'assistance.* — Il y a sauvetage, bien que le navire échoué n'ait point fait d'avaries et qu'il se trouve sur un fond de sable et par une mer assez tranquille, s'il se trouvait dans une situation particulièrement dangereuse et s'il était fort douteux qu'il eût pu se sauver par ses propres ressources et l'aide des habitants de la côte. — Copenhague, 29 juin 1887, IV, p. 331.

54. *Sauvetage et remorquage.* — Il n'y a pas simple remorquage, mais sauvetage, lorsque le navire, bien que ne faisant pas eau et ayant sa machine et son hélice en bon état, ne peut se sauver lui-même d'une situation très dangereuse. — Switzer c. Coke. — So-og Handelsret, 28 novembre 1883, I, p. 183.

55. *Navire abandonné. Condition.* — Pour qu'un navire soit considéré comme abandonné, il faut que le navire sauvé soit trouvé sans équipage. — Bruhn c. Adolph. — Copenhague, 29 avril 1885, III, p. 356.

56. *Indemnité. Moitié de la valeur du navire.* — Le salaire du sauvetage pour le navire abandonné est fixé à la moitié de la valeur dudit navire. — Bruhn c. Adolph. — Copenhague, 29 avril 1885, III, p. 356.

57. *Navires au même armateur. Indemnité due.* — Le capitaine du navire sauvé ne peut échapper à la condamnation réclamée contre lui par ce motif que le navire qui a opéré le sauvetage appartient à la même maison d'armement. — Hulten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

58. *Compétence. Navires étran-*

gers. Indemnité à régler devant le tribunal de Copenhague. Loi danoise. — Lorsqu'un navire étranger, ayant échoué sur la côte danoise, a été sauvé par un autre navire étranger et que les capitaines des deux navires sont convenus de faire régler par le tribunal maritime de Copenhague la question de l'indemnité de sauvetage, ce tribunal ne peut pas se déclarer d'office incompétent et doit retenir l'affaire. La question doit être tranchée d'après le droit danois lorsque les parties n'ont pas réclamé l'application du droit étranger, à supposer qu'elles appartiennent toutes deux à la même nationalité. — Hulten c. Tornerhselm. — Copenhague, 19 décembre 1888, VI, p. 328.

59. ECHELLES DU LEVANT. — *Contrat en mer. Violence. Nullité.* — Le consentement donné dans un contrat de mer, intervenu entre le capitaine d'un navire en danger et celui du navire sauveteur pour la fixation de la somme à payer en rémunération de l'assistance et du secours prêtés, est entaché du vice de violence qui le rend annulable. L'action ou l'exception qui en résulte peut être dirigée ou invoquée, non seulement contre celui qui a produit la violence, mais aussi contre toute personne qui en a profité. — Grech c. Psaros, Zighomala et Volika. — Trib. cons. de Grèce à Constantinople, 10 novembre 1893, X, p. 476.

60. *Contrat. Nullité. Ratification.* — La nullité du contrat peut être couverte par la ratification donnée quand le navire, l'équipage et la cargaison ne courent plus aucun danger. Mais cette ratification, qui constitue un nouveau contrat, peut être déclarée nulle si elle a été l'œuvre de menaces. Les faits constituant ces menaces peuvent être prouvés par tous les moyens. — Grech c. Psaros, Zighomala et Volika. — Ibid.

61. *Echouement. Frais généraux. Contribution.* — L'échouement mettant en péril la cargaison tout entière, chacun des objets sauvés doit contribuer aux frais généraux de sauvetage dans la proportion de sa valeur, sans qu'il y ait lieu de distinguer à quel moment et par quels procédés tel ou ou tel objet a pu être sauvé. — Guien ès qualités c. Cie d'assurances la Foncière. — Trib. cons. de Constantinople, 17 mai 1889, V, p. 275.

62. EGYPTE. — *Sauvetage. Assuré. Obligation. Condition.* — L'obligation de procéder au sauvetage des marchandises naufragées n'incombe à l'assuré que lorsqu'il se trouve sur le lieu du sinistre. — Moberly Bell c. Misrahi et consorts. — Alexandrie, 2 janvier 1889, VI, p. 211.

63. ETATS-UNIS. — *Dock flottant.* — Un dock flottant (*dry-dock*) ne présente pas les caractères d'un navire ou bâtiment de mer auquel seulement sont applicables les règles du droit maritime concernant le sauvetage. — C. supr. des Etats-Unis, 10 janvier 1887, II, p. 721.

64. *Compromis. Non-renonciation à l'indemnité.* — Bien que, dans les pourparlers entre le sauveteur et le sauveté, on n'ait pas précisé la nature du service à rendre, le sauveteur a le droit de réclamer l'indemnité de sauvetage aux propriétaires du navire naufragé, alors même qu'on aurait convenu de soumettre la fixation de cette indemnité à un arbitre, cette convention n'impliquant pas de la part du sauveteur renonciation à ce droit. — Potomac Steamboat Co c. Baker Salvage Co. — Cour supr. des Etats-Unis, 24 octobre 1887, III, p. 627.

65. *Indemnité. Fixation. Base.* — L'indemnité de sauvetage doit avoir pour double base les dangers courus par le sauveté et les sacrifices consentis par le sauveteur. — Cour de district des Etats-Unis, 24 janvier 1891, VII, p. 454.

66. *Indemnité. Fixation. Dangers courus par les sauveteurs.* — Quand le capitaine et la majeure partie de l'équipage ont abandonné le navire, renonçant à le sauver, et que quelques matelots, demeurés à bord, malgré les ordres du capitaine, pour braver les dangers que leurs compagnons refusaient d'affronter, ont effectué ce sauvetage, la justice, aussi bien que les véritables intérêts des propriétaires et des assureurs, commande d'allouer à ces hommes une indemnité proportionnée au service rendu. — Cour du dist. Nord de Californie, III, p. 95.

67. ITALIE. — *Contrat en mer. Violence morale. Nullité.* — Est nulle toute convention de sauvetage passée

en pleine mer, sous l'empire d'un péril imminent. — Ghionès c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

68. *Contrat en mer. Violence morale. Nullité. Conditions.* — Pour que la convention d'un sauvetage, stipulée en pleine mer, puisse être arguée de nullité, il faut qu'elle soit intervenue sous la pression d'un péril imminent, inévitable, et que le consentement ait été vicié par le défaut de liberté et la crainte. — Crawford c. Cie de Navigation Générale Italienne. — Cassation Turin, 14 janvier 1887, III, p. 374.

69. *Navires étrangers. Contrat en haute mer. Loi du lieu d'exécution.* — Une convention de remorquage, faite à cent milles de Messine, dans la direction du cap Spartivento, doit être considérée comme faite en pays italien, ou tout au moins en haute mer, c'est-à-dire en pays neutre. Le fait que cette convention aurait été signée sur un navire grec ne saurait entraîner l'application de la loi hellénique. — Ghionès c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

70. *Marchandises sauvetées. Fret proportionnel. Privilège. Assureurs. Préférence.* — En cas de naufrage d'une cargaison, l'armateur a privilège sur les marchandises sauvées pour le montant du fret proportionnel qui lui est dû, et les assureurs de la cargaison ne peuvent prétendre venir en concours avec lui sur ces marchandises. — Cie Italia c. Gambardella. — Sentence arbitrale, 13 mars 1886, II, p. 84.

71. *Compétence. Capitaine du port. Cas d'application.* — La compétence du capitaine du port, dont parlent les articles 14 b., 16 et 126 du Code de la marine marchande, ne doit pas être nécessairement appliquée, par cela seul que la valeur du procès excède 200 livres Cette compétence suppose tout d'abord que les parties acceptent de s'y soumettre, et ensuite que ces mêmes parties ont obtenu l'autorisation de se présenter devant le capitaine du port, pour que celui-ci examine, instruise leur litige et transmette son avis à l'autorité ordinaire. Il n'y a pas lieu, du reste, de se préoccuper de cette tentative de conciliation, lorsque le litige ne porte pas uniquement sur le montant du prix à payer pour le sauvetage, mais bien sur la validité ou la nullité du contrat intervenu à cet égard entre les parties. — Ghionès c. Demythiener. — Messine, 15 janvier 1887, III, p. 766.

72. Norvège. — *Sauvetage et assistance.* — Lorsqu'un navire, venant au secours d'un autre, a éprouvé de grandes difficultés pour arriver jusqu'à l'endroit où celui-ci était échoué, il y a là un véritable sauvetage et non une simple assistance. — Christiania, 8 juin 1886, III, p. 646.

73. *Sauvetage ou remorquage.* — Il y a, non pas sauvetage, mais simple remorquage. lorsque le service rendu a seulement consisté à remorquer, pendant trois ou quatre heures un navire qui a rompu son gouvernail, si, d'ailleurs, il n'y a eu aucune autre avarie ni pour le sauveteur ni pour le sauveté. — Cour supr. de Christiania, 6 novembre 1888, VI, p. 494.

74. *Navires pêchant ensemble. Danger. Sauvetage proprement dit.* — Le secours porté par un navire à un autre navire en danger peut fort bien constituer un véritable sauvetage, quoique les deux navires se livrassent de concert à la pêche dans le même fjord. — Ronnevig c. Berentsen. — Christiania, 2 mai 1885, II, p. 611.

75. *Contrat en haute mer. Tribunaux. Application. Indemnité. Base.* — Les tribunaux ont le droit de réviser la convention de sauvetage conclue entre les parties avant, pendant ou dans les 24 heures après le sauvetage, si elle renferme des dispositions non conformes à l'équité, et ils doivent, pour fixer ensuite l'indemnité, tenir compte des dangers courus par le sauveteur, du dommage subi dans sa personne et ses biens, de l'abandon du navire sauvé, de la valeur des objets sauvés et du danger auquel ils étaient exposés. — Cour sup. de Christiania, 28 janvier 1888, V, p. 406.

76. Pays-Bas. — *Navire abandonné. Caractère.* — Quand le capitaine a dû quitter le navire qui n'offre plus de sûreté à l'équipage, ce navire doit être considéré comme sans direction, dans le sens de l'article 562 du Code de commerce néerlandais, même dans le cas où, plus tard, le capitaine se trouve à bord des remorqueurs qui vont au secours du navire, sans tou-

tefois être chargé de la direction de ces remorqueurs.— Cie des Steamers Remorqueurs à Nieuwediep et à Ymurden c. Jones. — Com. d'arb., Amsterdam, 20 février 1888, IV, p. 474.

77. *Marins. Salaires. Action contre l'armateur seul.* — Les gens de l'équipage ne peuvent demander les droits de sauvetage, établis par l'article 421 du Code de comm., qu'au propriétaire ou à l'armateur de leur navire, et non au propriétaire du chargement. — Tamelaire c. Vost-Apikaunnte Cie. — Rotterdam, 20 novembre 1884, II, p. 481.

78. *Salaires. Sauveteurs. Saisie-arrêt.*— Des sauveteurs ayant fait opérer, pour s'assurer le paiement de leur salaire, une saisie-arrêt sur le navire et la cargaison, à la charge du capitaine, le destinataire, quoiqu'ayant fourni une caution suffisante, n'a, ni en vertu de l'article 732 du Code de procédure civile, ni en vertu de l'article 548 du Code de commerce, le droit de réclamer la mainlevée de ladite saisie. — Vereenigde Schrœfsleepdienst et J. M. c. A. P.— Leuvvarden, 12 juin 1889, V, p. 401.

79. TUNISIE.— *Indemnité. Fixation.* — L'art. 27, liv. IV, tit. 9, de l'ordonnance de 1681 sur la marine française, fixant le montant de l'indemnité de sauvetage au tiers de la valeur du navire, n'est applicable qu'au cas où le sauvetage a été opéré en pleine mer. Lorsque le sinistre et le sauvetage ont eu lieu sur la côte, il y a lieu d'allouer au sauveteur une indemnité proportionnelle à la peine prise et au service rendu. — Azzero c. Cie Franco-Hongroise et Azuelos. — Tunis, 2 novembre 1888, IV, p. 479.

Voir aussi : *Abandon, Assistance maritime, Assurance maritime, Capitaine, Compétence, Délaissement, Etranger, Fret, Navire, Privilège, Réclamateur, Remorquage, Vente.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abandon, 76.
Abordage, 16.
Action, 32.
Affréteur, 27.
Agent, 42, 49.
Arbitrage, 47.
Armateur, 24, 42, 57, 77.
Assistance, 3, 10, 14, 15, 44, 45, 53, 72.
Assurance, 1, 22, 29, 30.
Assureur, 28, 29, 49, 70.
Capitaine, 47.
Capitaine du port, 71.
Caution, 22.
Commission, 42.
Compensation, 31.
Compétence, 43, 58, 71.
Compromis, 47, 64.
Congrès de Gênes, 1.
Congrès de Washington, 2.
Contrat en mer, 20, 21, 48, 59, 60, 67, 68.
Contribution, 25, 61.
Convention léonine, 21.
Danger, 14, 34, 40, 66, 74.
Délaissement, 28.
Déroutement, 36.
Destinataire, 24.
Dock flottant, 63.
Dommages-intérêts, 29.
Eaux fluviales, 4.
Eaux maritimes, 4.
Echouement, 13, 15, 18, 21, 46, 61.
Equipage, 14, 77.
Escaut, 49.
Etat, 50.
Etranger, 43, 69.
Frais, 23, 25, 26, 32, 61.
Fraude, 33.
Fret, 26, 70.
Haute mer, 52, 69, 75.
Indemnité, 11, 16 et s., 22, 36 et s., 46, 56 et s., 64 et s., 75, 79.
Indivisibilité, 24.
Inventeur, 33.
Loi applicable, 51.
Loi danoise, 58.
Loi du lieu d'exécution, 69.
Machine, 14.
Naufrage, 2.
Nullité, 20, 42.
Pêche, 74.
Pêcheur, 41.
Perte, 31.
Port de relâche, 43.
Privilège, 11, 22, 23, 70.
Ratification, 49, 60.
Réassurance, 32.
Relèvement, 49.
Remorquage, 12, 13, 15, 21, 35, 54, 72.
Renflouement, 13.
Représentation, 27.
Rétroactivité, 28.
Ristourne, 42.
Salaire, 77, 78.
Séquestre, 27.
Service public, 50.
Solidarité, 24.
Vente, 22.
Voilure, 14.

SECOND.

1. FRANCE.— *Décès du capitaine. Obligations. Abordage maritime. Protestation. Absence de signification. Action irrecevable.* — Au cas de décès du capitaine, le second qui le remplace est soumis aux mêmes obligations que le capitaine. Le navire abordé n'est donc pas recevable dans son action contre le navire abordeur, si le second, tout en ayant rédigé une protestation entre les mains d'un consul, n'a pas fait signifier cette protestation. — Cie maritime Française du Tonkin c. Cyp. Fabre. — Montpellier, 10 juillet 1889, V, p. 204.

Voir aussi : *Abordage maritime, Assistance maritime, Capitaine, Chargement, Connaissement, Gens de mer.*

SENTENCE ARBITRALE.

1. FRANCE. — *Inopposabilité aux tiers.* — Une sentence arbitrale ne peut en aucun cas être opposée à un tiers. — Bach c. cap. Bourge. — Hâvre, 20 avril 1891, VII, p. 30.

Voir aussi : *Appel, Avarie, Compétence, Expertise.*

SÉQUESTRE.

1. FRANCE. — *Séquestre judiciaire. Sauvetage. Reddition de comptes.*

Droit des affréteurs. — Le séquestre judiciaire, nommé dans une instance où figuraient seuls les armateurs et le capitaine, avec mission d'opérer le sauvetage du navire et de la cargaison, représente, non seulement les parties en cause, mais encore et surtout les intéressés absents ; il doit défendre les intérêts de tous et rendre compte à chacun de ce qui le concerne ; les affréteurs, notamment, sont, en conséquence, fondés à réclamer de lui la reddition de ses comptes. — Pierce Becker et Ilardi c. Auger et Réclamateurs. — Hâvre, 20 novembre 1888, IV, p. 428.

Voir aussi : *Compétence Consignataire du navire, Etranger.*

SERBIE.

1. Certificats d'origine. — VI, p. 368.

SERMENT.

1. ITALIE. — *Délation. Nécessité d'en proposer la formule. Signification.* — La partie qui défère le serment doit en proposer la formule. On ne doit donc pas considérer comme une délation de serment le fait par la partie de déclarer qu'elle entend déférer le serment sur les faits déjà articulés en vue de la preuve testimoniale. — Gênes, 25 août 1892, VIII, p. 154.

2. *Expertise. Absence de serment. Nullité.* — Est nulle l'estimation des dommages arrivés au navire, si elle n'a pas été précédée de la prestation de serment. — Brignetti c. Société mutuelle Camogliese.— Gênes, 29 mai 1893, IX, p. 290.

SERVICE POSTAL. — Voir : *Angleterre, Commissionnaire de transports, Compétence, France, Saisie.*

SERVICE SANITAIRE.

1. FRANCE. — Agents. Conduite à bord des navires. Frais. Armateurs. Obligation (Décr. du 2 avril 1886.) — II, p. 234.

Voir aussi : *Armateur, Brésil, Courtier maritime, Mesures sanitaires.*

SIGNAUX. — Voir : *Abordage fluvial. Abordage maritime.*

SIGNIFICATION. — Voir : *Appel, Jugement, Navire, Saisie, Vente.*

SOCIÉTÉ.

CHAPITRE I
Législation.

1. FRANCE. — Sociétés commerciales et industrielles. Exercice et revendication de leurs droits en France et en Italie. (Déclaration du 16 mars, décret du 19 avril 1887).—III, p.252.

2. Société anonyme. Francisation d'un navire lui appartenant. Absence de disposition légale. Mesures provisoires prises par la Douane. Droit de les refuser quand la société ne paraît pas remplir les conditions voulues. (Conseil d'Etat, 5 février 1887).—III, p. 247.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

3. FRANCE. —*Succursale à l'étranger. Acte de société. Dépôt. Absence d'obligation.* — Le dépôt de l'acte de société au tribunal de commerce de chaque arrondissement n'est pas une formalité obligatoire pour les succursales d'une maison de commerce créées à l'étranger. — City Bank Limited et joints c. Liquidateurs Lechevallier frères et Cie. — Hâvre, 17 juillet 1889, V, p. 364.

4. *Liquidation. Liquidateur tenu en cette qualité.* — L'associé chargé de liquider les opérations de la maison dont il faisait partie reste tenu comme liquidateur tant que les diverses responsabilités n'ont pas cessé d'exister ou n'ont pas été parfaitement déterminées. — Baujeu c. Gourdon-Launay. — Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296.

5. *Traité de navigation. Emprunt. Affectation du matériel naval aux créanciers antérieurs. Créanciers postérieurs. Convention opposable.*— Le contrat, aux termes duquel une société de navigation vend les navires composant sa flotte, en stipulant que le prix de vente appartiendra aux porteurs d'obligations émises antérieurement, constitue une stipulation pour autrui et non point une cession de créance. En conséquence, il suffit, pour que la convention soit opposable aux créanciers postérieur de la socié-

té, que la stipulation ait été acceptée, même tacitement, par ceux au profit desquels elle a été faite, sans qu'il y fût nécessaire d'observer les formalités édictées par l'art. 1690 du C. civ. Et l'arrêt qui, tout en qualifiant la convention de délégation imparfaite, constate souverainement l'acceptation de ceux au profit desquels avait lieu la délégation, et affirme que les bénéficiaires de la stipulation sont devenus exclusivement créanciers du prix, caractérise suffisamment le contrat et motive implicitement le rejet de conclusions tendant à faire décider que, s'agissant d'un transport, ce transport n'était pas opposable au tiers, faute de signification au débiteur cédé ou d'acceptation par ce dernier d'un acte authentique. — Faillite Rigal et autres c. Gautier et autres. — Cassation, 24 juillet 1889, V, p. 181.

6. *Commandite. Cessibilité des parts. Cession au gérant. Validité.* — Dans le cas où l'acte constitutif d'une société en commandite par parts permet la cession des parts sous la seule acceptation du gérant, les souscripteurs primitifs sont libérés de toute responsabilité quand cette cession est effectuée. Le gérant de la société, contre lequel aucune interdiction n'est prononcée par le pacte social, peut se rendre acquéreur des parts des commanditaires. Dans ce cas, la signification qui, d'après les statuts, devait être faite au gérant, n'est plus nécessaire. La clause de cessibilité des parts est opposable aux tiers quand la société a été régulièrement déposée et publiée. — Liquidateurs de la Sauvegarde maritime c. Vallée et Guibert. — Marseille, 24 janvier 1889, IV, p. 562.

7. *Courtiers. Association. Nullité.* — La cession d'une part d'office de courtier maritime a une cause illicite. Elle est nulle et de nul effet. En conséquence, le paiement volontaire fait par le cessionnaire est sujet à répétition. La société ou la communauté de fait constituée pour l'exploitation d'un tel office est également nulle et de nul effet. La maxime : *nemo auditur propriam turpitudinem allegans* est contraire à l'article 1131 du Code civil. Le paiement fait en exécution d'une obligation illicite n'est pas l'acquit d'une dette d'honneur. — Lanoe c. Montfort. — Caen, 18 janvier 1888, III, p. 538.

8. *Courtiers. Action contre les agents d'une société de navigation. Appel. Intervention forcée.* — L'intervention forcée doit être autorisée en cause d'appel, à l'égard d'une partie à laquelle la décision à intervenir pourrait préjudicier, soit directement, soit indirectement. Spécialement, la Compagnie des courtiers maritimes d'une ville, qui poursuit les agents d'une société de navigation en réparation du préjudice que ceux-ci lui ont causé, peut en appel assigner en déclaration de jugement commun la société elle-même, s'il est prétendu que ladite société, coauteur ou complice des fautes et fraudes commises par ses agents, doit en être déclarée responsable. C'est en vain que, pour écarter l'intervention forcée, on opposerait l'existence d'une transaction intervenue entre les parties originaires pour mettre fin à l'instance, s'il est établi en fait que la transaction est demeurée à l'état de projet ou, en tout cas, a été abandonnée par les parties. — Courtiers maritimes de Bordeaux c. Witham et Son. — Bordeaux, 23 mai 1892, VIII, p. 305.

9. *Société d'assurances. Transformation. Diminution du capital. Droit de timbre. Abonnement. Maintien.* — L'abonnement pour le paiement du droit de timbre dont les actions de sociétés sont passibles doit avoir la même durée que la société qui le contracte (art. 22 de la loi du 5 juin 1890). Lorsqu'une société d'assurances (dans l'espèce, d'assurances maritimes), constituée sous la forme de société anonyme, antérieurement à la loi du 24 juillet 1867, a, lors de sa constitution, contracté avec l'Etat un abonnement pour le paiement du droit de timbre de ses actions, et qu'elle se transforme ensuite, conformément à l'article 46 de la loi de 1867, en société anonyme libre, cet abonnement ne prend pas fin, si, d'ailleurs, la seule modification apportée à ses statuts primitifs consiste dans la diminution du capital social, que les nouveaux statuts portent que la durée de la société *s'étendra* jusqu'à la date qu'ils fixent, et qu'il est ainsi manifeste qu'il n'y a pas eu formation d'une société nouvelle. L'impôt du timbre sur les actions est dû sur cha-

que titre émis, lorsqu'il est payé au moment de la formation de la société, et la somme payée est irrévocablement acquise au Trésor; il en est de même lorsque la société se libère au moyen d'un abonnement ; en conséquence, lorsqu'un certain nombre d'actions sont annulées par suite de la diminution du capital, le montant de l'abonnement doit rester le même, alors surtout que la société, lorsqu'elle a contracté cet abonnement, ne s'est pas réservé le droit d'y renoncer et d'en contracter un nouveau, au cas de prorogation. — La Sphère c. Enregistrement. — Seine, 23 janvier 1892, VII, p. 536 ; Cassation, 24 janvier 1893, IX, p. 434.

10. *Société d'assurances. Réduction du capital. Augmentation ultérieure. Titres nouveaux. Droit de timbre particulier.* — En cas d'augmentation ultérieure du capital social, les titres créés lors de cette nouvelle émission sont, en outre, sujets à un droit de timbre particulier. — La Sphère c. Enregistrement. — Ibid.

11. *Société étrangère. Irrégularité. Effets d'une société de fait.* — Une société irrégulièrement constituée produit, au moins dans le passé, les effets d'une société de fait vis-à-vis des tiers, notamment la solidarité. Les tribunaux français peuvent, du reste, faire produire les effets des sociétés régulières aux sociétés de fait étrangères qui présentent toutes les apparences de sociétés véritables, pour des actes accomplis en France au profit des Français. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, English Italian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et Tweedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

12. *Impôt sur le revenu. Société étrangère. Titres non côtés en France. Possession de meubles ou immeubles.* — La loi du 29 juin 1872, par son article 4, assujettit à la taxe de 3 0[0 le revenu des sociétés étrangères qui possèdent en France des biens meubles et immeubles, alors même que les titres de ces sociétés ne sont pas cotés en France et n'y circulent pas ; l'assiette des droits peut alors porter sur une quotité déterminée du capital social. Les créances qu'une société étrangère acquiert en France peuvent-elles être considérées comme rentrant dans la désignation des biens mobiliers ou immobiliers situés en France et soumis à la taxe par l'article 3 du décret du 6 décembre 1872? — Enregistrement c. Cie d'assurances Trieste et Venise. — Cassation, 4 mai 1887, III, p. 259.

13. *Impôt sur le revenu. Société étrangère. Titres émis en France non cotés.* — Les sociétés étrangères doivent les taxes annuelles de timbre, de transmission, et la taxe sur le revenu : 1° sur les titres émis par elles en France. Par émission, il faut entendre tout placement d'actions nouvelles en France, alors même que ces actions auraient été réservées aux porteurs d'actions anciennes, et que le public n'aurait pas été appelé à les souscrire ; 2° sur les titres négociés en France, alors même qu'ils ne seraient pas cotés à la Bourse. L'art. 4 de la loi du 29 juin 1872 frappe, en effet, expressément de ces trois taxes les titres « cotés, négociés, exposés en vente ou émis en France ». Le décret du 6 décembre 1872, rendu pour l'exécution de cette loi, a organisé la perception de ces taxes pour les titres émis et pour les titres circulant en France. Par suite, c'est avec raison que la société étrangère l'Union et le Phénix espagnol a fait agréer en France un représentant responsable des droits ; et celui-ci ne peut prétendre qu'il a pris envers le Trésor un engagement sans cause, sous prétexte que les titres cotés à la Bourse et que les titres émis en France, mais offerts au public, seraient seuls frappés des trois taxes sus-indiquées. — Cloquemin c. Enregistrement. — Cassation, 17 janvier 1888, IV, p. 5.

14. *Compétence. Société étrangère. Succursale en France.* — Une société commerciale étrangère est valablement assignée en France lorsqu'elle y a une succursale. — Cie d'Assurances Franco-Hambourgeoise c. Cie d'Assurances Générales La Sphère. — Paris, 1er août 1888, IV, p. 388.

15. *Compétence. Société suisse. Pluralité de défendeurs. Citation au lieu de reste.* — Une société suisse ne peut être distraite de ses juges naturels. Peu importe qu'elle soit citée conjointement avec plusieurs défendeurs. Le traité du 16 juin 1869 déroge sur ce point à l'art. 59 du Code

de proc. civ. La compétence du tribunal du lieu de reste ne s'étend pas au règlement des sinistres survenus à une marchandise assurée par une compagnie d'assurances maritimes suisse. — Cie La Bâloise c. Bavier et Meyer. — Marseille, 21 août 1885, I, p. 231.

16. *Compétence. Art. 14 Code civil. Etrangers. Application. Conditions. Société étrangère demanderesse. Succursale en France.* — La faveur de l'article 14 du Code civil, qui permet aux Français d'assigner les étrangers devant les tribunaux de France, pour l'exécution des obligations contractées en France ou à l'étranger, peut être étendue aux étrangers. Mais cette assimilation ne peut être invoquée par une société étrangère ayant une succursale en France et demanderesse en vertu de contrats n'ayant pas été passés par cette succursale ou dans lesquels cette succursale n'était nullement intéressée. En conséquence, si une banque étrangère, ayant son siège à l'étranger, réclame à une compagnie de navigation étrangère, et dont le siège est aussi à l'étranger, le montant d'avances faites à l'étranger pour les besoins d'un navire de cette compagnie et remboursables à l'étranger, les tribunaux français sont incompétents pour connaître de cette demande. L'existence en France d'une succursale de la banque demanderesse ne saurait faire échec à cette règle, alors que l'opération intéressait exclusivement une autre succursale située à l'étranger et que, si la défenderesse a, elle aussi, des succursales à l'étranger, elle n'en a aucune en France. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Marseille, 19 juin 1893, IX, p. 213.

17. *Succursale. Agent de renseignements. Absence de représentant attitré. Non-assimilation.* — Le fait que, dans un port français, une personne est à la disposition du public pour tous les renseignements, ne saurait à lui seul constituer l'existence d'une succursale, s'il n'y a aucun agent attitré pour la représenter. — Banque Impériale Ottomane c. Richardson et Tweedy et Cie. — Ibid.

18. ANGLETERRE. — *Compétence. Société d'assurances italienne. Liquidateurs en Italie. Demande de liquidation en Angleterre.* — Le juge anglais est incompétent pour prononcer un ordre de liquidation en Angleterre d'une société d'assurances maritimes italienne en cours de liquidation en Italie, même si cet ordre lui est demandé pour permettre de faire directement des répartitions à des créanciers anglais. — Haute-Cour de justice, 28 février 1885, I, p. 46.

19. BELGIQUE. — *Action en justice sous la raison sociale. Mention suffisante.* — Aucune disposition légale n'oblige une société, qui agit en justice sous la raison sociale qui la distingue aux yeux du public, d'ajouter que c'est à titre de la société que cette firme désigne, qu'elle agit. — Oulit et Cie c. cap. Felugo. — Anvers, 30 juillet 1892, VIII, p. 144.

20. *Société mandataire. Irresponsabilité personnelle.* — Une société simple mandataire n'encourt aucune responsabilité personnelle quand elle n'a qu'exécuté les ordres de son mandant ; l'action est non recevable contre elle. — Leflère et Cie c. Betim et Société anonyme des Aciéries d'Angleur. — Anvers, 8 novembre 1892, VIII, p. 393.

21. *Société belge. Travail pour compte d'une compagnie anglaise. Simple agence.* — Quoiqu'une société belge ait une personnalité juridique distincte d'une compagnie anglaise, s'il est démontré qu'en réalité, elle opère sous le contrôle et pour compte de celle-ci, elle constitue un établissement filial, et en même temps, une véritable agence de la société mère, sinon une succursale. — Cap. Deweert c. Liverpool, Brazil and River Plate C°. — Bruxelles, 30 janvier 1889, V, p. 90.

22. *Succursale. Société étrangère. Agence en Belgique. Absence de bureau permanent. Défaut de domicile.* — La compagnie anglaise, qui a comme agents des courtiers de navires et agents maritimes qui ne représentent pas exclusivement cette société, mais ont un bureau d'agence et traitent également comme représentants d'autres compagnies d'armement et de navigation, sans que la compagnie ait à Anvers un bureau permanent où ne se traitent que ses affaires et desservi par un personnel à ses gages, ne peut être considérée comme ayant à Anvers une agence ou succursale consti-

tuant un domicile ou une résidence.— Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation, etc. — Anvers, 1er septembre 1888, IV, p. 455.

23. *Compétence. Société étrangère. Statuts. Election de domicile.* — L'élection de domicile faite dans les statuts d'une société ne concerne que les contrats dont elle forme partie intégrante et ne peut avoir pour objet de donner compétence aux tribunaux belges dans les contestations avec des tiers, ces tiers fussent-ils des Belges. — Cap. de Weerdt et Société John Cockerill c. cap. Graham, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation, etc. — Ibid.

24. EGYPTE. — *Compétence. Agence. Tribunal du lieu. Condition.* — Une société ne peut être assignée au lieu où elle a une agence que pour les opérations concernant cette agence ou pour des faits qui se sont passés dans son ressort ; mais elle ne saurait l'être lorsqu'il s'agit d'affaires qui concernent uniquement le siège social. — Norddeutscher Lloyd de Brême c. Mazella et Cie. — Alexandrie, 6 avril 1892, VII, p. 599.

25. *Compétence. Succursale. Définition.* — Le mot de *succursale*, au sens de l'attribution de compétence admise par l'article 55, § 3, du Code de procédure, suppose un établissement constituant une émanation du siège social, desservi par un personnel à ses gages, ne s'occupant que de ses affaires et propre à faire acquérir, au lieu de son fonctionnement, un véritable domicile au siège social. Tel n'est pas le cas d'une agence desservie par un simple représentant qui ne s'occupe pas exclusivement des affaires de la société, mais qui, en dehors de la représentation d'une ou plusieurs compagnies, s'occupe encore pour son propre compte d'affaires de commerce. La société ne peut donc être assignée au domicile de ce représentant pour des faits auxquels il est resté étranger et qui se sont passés en dehors du territoire sur lequel s'étend la juridiction du tribunal de ce domicile. — Bell's Asia Minor Steam Navigation Co c. Ahmed Hassan Skandarani. — Alexandrie, 7 février 1894, X, p. 318.

26. ITALIE. — *Copropriétaire armateur. Représentant des associés. Assurance du navire. Effet commun à tous. Association mutuelle d'assurance.* — Le copropriétaire armateur du navire est le mandataire légal de ses associés et le gérant de leurs intérêts pour tout ce qui concerne le navire. Par suite, l'assurance qu'il contracte pour le navire vient s'imprimer sur la tête de ces coassociés, bien que, dans le contrat, leur nom ne soit pas indiqué. La disposition de l'article 421 du Code de commerce s'applique au cas où l'assurance est demandée par un tiers, et non par le mandataire des intéressés. Si l'assurance est faite moyennant l'inscription du navire dans une association mutuelle sur la demande de l'armateur, tous les copropriétaires du navire deviennent associés de cette société, et non pas simplement les coassociés de l'armateur qui y entre. — Corsano Coxiola c. Société mutuelle « la Fiducia Ligure ». — Gênes, 26 mai 1893, IX, p. 626.

27. *Compétence. Société étrangère. Agent général.* — Une société étrangère de transports maritimes qui a un agent général dans une ville d'Italie est valablement assignée en la personne de cet agent, bien qu'il ne s'agisse pas d'obligations se rapportant à l'agence (en l'espèce, un abordage entre navires français et italiens). — Cie gén. Transatlantique c. Cie La Véloce. — Gênes, 24 mai 1889, V, p. 693.

Voir aussi : *Abandon du navire et du fret, Assurance maritime, Compétence, Copropriétaire de navire, Etranger, Italie, Taxe.*

SOLIDARITÉ. — Voir : *Abandon, Abordage maritime, Agent maritime, Armateur, Capitaine, Chargeur, Commissionnaire de transports, Compétence, Consignataire du navire, Copropriétaire de navire, Courtier maritime, Destinataire, Gens de mer, Navire, Prime d'assurance, Sauvetage.*

SOUS-AFFRÉTEUR. — Voir: *Fret.*

STANDARD.— Voir : *Affrètement, Connaissement, Fret.*

STARIE

CHAPITRE I
Législation.

1. ALLEMAGNE. — Brême. Déchargement des navires. Délais (Loi du 12 mai 1883.) — II, p. 252.

2. NORVÈGE. — Délai (Loi norvégienne.) — II, p. 614.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

3. FRANCE.— *Point de départ. Navire prêt à recevoir. Interprétation. Pouvoir du juge.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec la clause que le temps des staries ne comptera que du jour suivant le jour où le navire sera admis en libre pratique et prêt à recevoir ou à délivrer, il rentre dans le pouvoir d'appréciation du juge d'interpréter la convention comme un contrat de louage de choses et de considérer le navire comme prêt à recevoir, dans les termes du contrat, par cela seul qu'il est à la disposition de l'affréteur en bon état de navigabilité. Il n'excède donc pas son pouvoir en déclarant que, dans ces conditions, c'est à l'affréteur à assurer la libre sortie des marchandises et à supporter seul les conséquences du retard apporté au départ du navire par l'opposition que la Douane a mise à son chargement. — Laurent c. fils de Th. Conseil. — Cassation, 31 juillet 1894, X, p. 151.

4. *Point de départ. Usage de Rouen. Accomplissement des formalités. Reprise du travail.* — Lorsque la charte-partie d'un navire, à destination de Rouen, porte que le temps pour décharger ne commencera que lorsque le navire sera mis en douane et prêt, conformément à l'usage du port de décharge, les heures de planche doivent être comptées, suivant l'usage de Rouen, à partir de la première reprise du travail après l'accomplissement des formalités, soit de 2 heures du soir et de 7 heures du matin en été et de 8 heures du matin en hiver. Il en est ainsi que le navire soit chargé de charbon ou de toute autre marchandise. — Malandrin c. Green Holland. — Rouen, 4 juillet 1892, VIII, p. 296.

5. *Point de départ. Chargeurs inconnus. Avis au représentant.* — L'armateur qui, dans la charte-partie, s'est engagé à avertir les chargeurs du jour où ils pourraient commencer le chargement, est déchargé de toute responsabilité au cas de surestaries si, ne connaissant pas le nom des chargeurs, il a confié au représentant de l'affréteur, qui seul les connaissait, le soin de les avertir. Dans ce cas, l'omission par le mandataire des affréteurs d'avoir averti les chargeurs peut être opposable aux affréteurs. — Viguier c. Smiles. — Bordeaux, 27 octobre 1885, II, p. 16.

6. *Point de départ. Entrée au port à la première marée, 24 heures après l'arrivée sur rade.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que « les jours de planche commenceront à courir 24 heures après l'arrivée sur rade, et que l'allègement, s'il est nécessaire pour permettre l'entrée au port à la première marée possible, sera aux frais et risques des réclamateurs », on doit entendre par ces mots : *la première marée possible*, celle qui permet au capitaine d'entrer dans le port, sans courir le danger d'échouement et sans recourir à des moyens extraordinaires, en dehors de ceux qu'offre le navire lui-même. — Cap. Pickham c. Réclamateurs. — Douai, 25 février 1888, III, p. 670.

7. *Clause « la planche courra vingt-quatre heures après l'arrivée en rade, s'il n'y a pas assez d'eau pour entrer au port à la première marée ». Déchargement rapide. Calcul.* — Quand une charte-partie contient à la fois la clause que « la planche courra vingt-quatre heures après l'arrivée en rade, s'il n'y a pas assez d'eau pour entrer au port à la première marée » et la clause que « le déchargement doit se faire en toute rapidité, tout allègement étant aux frais et risques de la marchandise », la planche a pour durée le temps matériellement nécessaire au déchargement. Elle court tant en rade qu'à quai, mais elle est suspendue pendant que le navire entre au port et se place à quai.— Sherwood c. Woussen et Cie et Dewulf-Caileret et fils. — Douai, 8 mai 1891, VII, p. 388.

8. *Point de départ. Clause « off the port ». Marée basse. Point extrême au large du port. Cours des staries. Suspension jusqu'à la libre pratique.* — Lorsque la charte-partie contient

une clause d'après laquelle, « s'il n'y a pas assez d'eau pour que le steamer puisse entrer au port de déchargement à la première marée après l'arrivée et rester toujours à flot, les jours de planche devront compter à partir de vingt-quatre heures après l'arrivée *off the port*, tout gabarage occasionné pour entrer au port de décharge étant alors aux frais et risques des affréteurs », cette clause doit être appliquée au cas où le navire a dû attendre la marée haute à une distance considérable du port, l'expression *off the port* devant s'entendre du point extrême qu'un navire est obligé d'atteindre pour essayer d'entrer au port et qu'il ne peut franchir à raison de la faible hauteur des eaux. En pareil cas, cette clause a pour effet de faire courir le délai de staries vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au point quelconque où il a été forcé de s'arrêter. Mais ce délai est suspendu pendant que le navire entre au port et jusqu'à son admission en libre pratique. — Dreyfus c. Macleanand et Cie. — Poitiers, 24 avril 1893, IX, p. 172.

9. *Délai. Renvoi à l'usage du port de reste*. — Quand la charte-partie se réfère, pour la durée de la planche, à l'usage du port de déchargement, cet usage doit être appliqué comme loi des parties, alors même qu'il serait établi que cet usage est suranné et en contradiction avec les exigences du commerce et les facilités nouvelles de chargement qu'offre le port. — Cap. Watson c. Dewulf-Cailleret et fils.— Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 727.

10. *Délai. Renvoi à l'usage du port de reste. Application*. — Lorsque la charte-partie stipule que le déchargement doit se faire selon les usages du port de reste, on doit appliquer ces usages à la durée aussi bien qu'au mode de déchargement, dont cette durée dépend d'ailleurs, et cela bien que le contrat prévoie la même indemnité de retard au débarquement qu'à l'embarquement. — Cap. Webber c. Pauwel et Debackers.— Douai, 21 juillet 1893, IX, p. 462.

11. *Délai. Usage de Dunkerque. Proportion avec la portée du navire.* — Le délai de planche en usage à Dunkerque est de quinze jours. L'usage qui doit proportionner la planche à la portée du navire n'est pas encore définitivement fixé. — Cap. Webber c. Pauwels et Debacker; — Douai, 21 juillet 1863, IX, p. 462. — Cap. Watson c. Dewulf-Cailleret; — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 727.

12. *Absence de délai prévu. Déchargement rapide. Obligation.* — Lorsqu'aucun délai de staries n'a pas été prévu au connaissement, le réceptionnaire n'en est pas moins tenu de procéder au déchargement avec toute la célérité nécessitée par l'intérêt du navire, à peine de surestaries. — Cap. Key c. Hubscher et les Docks. — Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

13. *Jours fériés. Exclusion*. — Les jours fériés ne doivent pas être compris dans le calcul des staries. — Cap. Lambert c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 558.

14. « *Temps permettant* ». *Fruits. Jours de pluie. Jours non ouvrables.* — Pour un chargement de fruits, les jours pluvieux sont considérés comme non ouvrables quand il est convenu que la planche court seulement « temps permettant ». — Cap. Wug c. Gustave Dinoir et Société des Exportations de vignes de Villanova de Portimas. — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 728.

15. *Jours courants. Jours de pluie.* — Lorsque la charte-partie stipule des jours courants pour le chargement, il faut comprendre dans les jours courants les jours de pluie, comme les jours ordinaires. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe.— Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

16. *Jours supplémentaires « en cas de besoin »*. — Quand des jours supplémentaires ne sont accordés qu'en cas de besoin, le réclamateur seul est le juge de l'existence de ce besoin. — Cap. Harrison c. Woussen et Cie. — Douai, 1er février 1892, VII, p. 520.

17. *Ports différents pour charger. Staries stipulées pour chacun. Réversibilité.*— Quand un navire doit commencer son chargement dans un port, pour le compléter dans un autre, et que des délais de starie ont été stipulés respectivement pour chacun de ces ports, les chargeurs ont le droit d'ajouter au délai stipulé pour le second port le temps dont ils n'ont pas profité dans le premier. Il en est ainsi,

du moins, lorsque c'est par la faute du navire que les chargeurs n'ont pu embarquer dans le premier port la quantité de marchandises convenue et qu'ils ont été contraints de faire conduire et d'embarquer dans le second le solde de cette quantité. — Lallement et Cie c. cap. Williams.— Marseille, 11 mai 1887, III, p. 310.

18. *Clause « sept jours, temps permettant, pour le chargement ; sept jours courants, dimanches exceptés, pour le déchargement ». Interprétation. Réversibilité.* — Lorsque, d'une part, il a été convenu que le navire aurait, pour charger, sept jours courants « temps permettant » et, pour décharger, sept jours courants, dimanches exceptés ; lorsque, d'autre part, il a été stipulé que les jours de planche seraient réversibles, ces diverses conventions doivent être interprétées de la manière suivante : « Les jours de planche au chargement et au déchargement sont tout à fait distincts ; les surestaries au port de charge commencent après l'emploi de sept jours de travail « temps permettant » ; si des jours de planche sont gagnés au port de décharge, ils seront déduits des surestaries acquises au port de charge, et réciproquement ». En conséquence, lorsque le délai stipulé par le chargement a été dépassé, le capitaine a le droit de réclamer des surestaries pour tout le temps qui s'est écoulé entre le jour où il a signifié aux chargeurs l'expiration de sa planche et le jour où il a pu quitter le port de charge. C'est en vain que les chargeurs voudraient prétendre que la réversibilité leur permettait d'appliquer au chargement le délai stipulé pour le déchargement. C'est également en vain qu'ils voudraient imposer au capitaine de ne compter dans les surestaries que les jours pendant lesquels le temps permettait de travailler ; la seule déduction qui puisse être accordée aux affréteurs est celle des jours de planche gagnés au port de reste dans le déchargement. — Cap. Mathew c. Dewulf-Cailleret et fils. — Douai, 20 novembre 1887, III, p. 410.

19. *Port de rivière. Bouleversements exceptionnels dans le chenal. Force majeure. Allègement. Staries. Inclusion.* — Lorsque l'impossibilité de remonter la rivière est le résultat de bouleversements exceptionnels qui se sont produits dans le chenal et à l'embouchure de la rivière, ces circonstances constituent un cas de force majeure ; par suite, le temps employé à l'allègement doit être, en pareil cas, compris et compté dans les jours de planche fixés dans la charte-partie. — Bossière frères c. Foucher et Ducornier. — Rouen, 19 septembre 1887, III, p. 671.

20. *Interruption. Mouvement de navires. Ordre des officiers du port. Absence de force majeure.*— En principe, les jours de planche qui ont commencé à courir ne peuvent être suspendus que par des causes prévues par la convention des parties. En conséquence, l'interruption du déchargement, résultant d'un mouvement de navires ordonné par les officiers de port, ne peut, à défaut de stipulation expresse, suspendre le cours des staries. Il en est ainsi surtout lorsque la place occupée par le navire dont le déchargement a été interrompu avait été choisie par la Compagnie des Magasins Généraux chargée d'opérer le débarquement, et à qui le capitaine réclame des surestaries. — Cap. Petersen c. Magasins Généraux. — Rouen, 2 mars 1888, III, p. 986.

21. ALLEMAGNE. — *Délai. Usage. Appréciation.* — Quand la durée des staries n'a pas été fixée par le contrat, elle se détermine d'après les règlements du port de décharge ou, à leur défaut, d'après l'usage du lieu. S'il n'existe pas non plus de pareil usage, elle se règle d'après les circonstances. — Landg . de Hambourg , 1er décembre 1884, I, p. 158.

22. *Demi-heure de travail. Usage de Hambourg.* — L'usage de Hambourg autorisant à dépasser d'une heure ou d'une demi-heure le moment précis de la cessation du travail du port, le capitaine qui réclame un jour de surestaries, pour une demi-heure de travail laissée la veille, peut se voir refuser par les tribunaux l'exercice trop rigoureux de son droit. — Cap. Morris c. Sanders et Cie. — Trib. sup. hans., 6 février 1886, II, p. 452.

23. ANGLETERRE. — *Lieu d'exécution du contrat. Usages.* — Les usages du lieu où la charte-partie doit s'exécuter régissent la question de la planche. — Hick c. Tveedy et Cie.

— Cour sup. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

24. *Point de départ. Fin du voyage. Navire à quai.* — La planche ne commence à courir qu'au moment où le voyage est terminé, et le voyage ne se termine qu'au moment où le navire est placé à quai. — Morel Brothers Cy et Richards c. Tharsis Sulfur and Copper Cy. — Cour sup. de judicature, 23 juillet 1891, VII, p. 133.

25. *Quai déterminé. Point de départ. Arrivée à ce quai.* — Quand un navire doit se rendre à un quai déterminé, sa planche ne court qu'à partir du moment où il s'y est trouvé, prêt à décharger. Le temps qu'il a perdu, sur l'ordre des officiers du port et par suite de l'encombrement du quai convenu, ne compte pas dans le calcul de la planche. — Good Flodman et Cie c. Isaac et Son. — Cour sup. de judicature, 2 avril 1891, VIII, p. 383.

26. *Point de départ. Ordres à recevoir. Arrivée au quai de décharge.* — En présence de la faculté réservée au chargeur de donner des ordres à l'arrivée, la planche doit courir non de l'arrivée au bassin, mais de l'arrivée au quai du chargement définitif. — Cie commerciale d'association de Cardiff et Swansea c. Jackson frères and Cy. — Cardiff, 5 février 1888, III, p. 748.

27. *Point de départ. Formalités de douane. Fret payable sur le poids embarqué. Pesage. Calcul. Exclusion.* —La planche court dès que, les formalités de douane étant remplies, on peut commencer à décharger. Le temps nécessaire au pesage de la cargaison n'entre pas en ligne de compte quand le fret est payable sur le poids embarqué, et non sur le poids délivré. — Hans Nyholn c. Frank Quarton. — Cour du Shériff de Kirkealdy, 20 février 1889, V, p. 83.

28. *Dimanches et fêtes. Calcul. Inclusion.* — Aux lieux de charge et de décharge, les dimanches et jours de fête comptent dans la planche, à moins que la charte-partie ne les excepte. — Haute-Cour de justice, 7 février 1889, V, p. 82.

29. *Jours ouvrables. Application au chargement seul.* — Quand la charte-partie accorde à l'affréteur pour charger des «jours ouvrables», il faut entendre que l'état du temps ne doit entrer en considération que pour la planche de chargement. — Ibid.

30. BELGIQUE. — *Point de départ. Clause «vingt-quatre heures après l'arrivée».* — La clause que le délai de planche ne doit commencer à courir que 24 heures après l'arrivée près du port n'augmente pas le délai de starie, elle en change uniquement le point initial. — Cap. Humphriès c. de Clercoq et consorts. — Anvers, 12 juin 1891, VII, p. 73.

31. *Point de départ. Déclaration en douane.* — Lorsqu'il a été entendu que le délai de planche commencera à courir dès que le navire aura fait sa déclaration en douane, si l'on s'aperçoit, au moment de commencer le débarquement, que certaines formalités n'ont pas été remplies à l'octroi où le navire est placé, on peut s'en prévaloir pour demander que le délai de planche ne commence à courir que lorsque ces dernières formalités ont été accomplies. — Ant. Dom. Bordes et fils et Auguste André c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

32. *Point de départ. Lieu à désigner par les affréteurs. Cours du délai. Protestation.* — Lorsque la charte-partie réserve à l'affréteur le droit d'indiquer au navire une place pour le débarquement, et qu'il ne désigne pas la première place disponible, le capitaine a l'obligation de protester de ce chef pour faire courir le délai de planche. — Cap. Anderson c. Société « la Vieille Montagne ». — Anvers, 17 décembre 1887, III, p. 758.

33. *Calcul. Usages d'Anvers. Cent tonnes par jour.* — D'après les usages de la place d'Anvers pour le déchargement des navires, le délai des jours de planche doit être calculé sur une base de cent tonnes par jour ouvrable. — Cap. Stap c. Kompencers. — Anvers, 1er juillet 1889, V, p. 268.

34. *Plusieurs ports pour charger. Trajet d'un port à l'autre.* — Quand un affréteur a la faculté de charger dans plus d'un port, les staries (30 jours ouvrables) courent sans interruption pendant le trajet d'un port à l'autre. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

35. *Lundi de Pâques.* — Le lundi de Pâques ne doit être compté que pour un demi-jour ouvrable. — Han-

lein c. Peellaert. — Anvers, 27 novembre 1884, II, p. 350.

36. *Charbons. Délai.* — Un délai de 12 jours 1[2 n'est pas exagéré pour décharger environ 500 tonnes de charbon. — Ibid.

37. *Bateau rhénan. Délai. Usage d'Anvers.* — D'après l'usage du port d'Anvers, il y a lieu de fixer le délai de starie d'un bateau rhénan, débarquant un chargement de 422.000 kilogr., à 12 jours. — Anvers, 27 juin 1893, IX, p. 590.

38. Danemark. — *Point de départ. Navire à quai.* — Le capitaine doit chercher une place pour le déchargement quand le destinataire ne lui en indique pas une, et les jours de planche commencent seulement à courir du jour où le navire est amarré à quai et prêt à décharger. — Jensen c. Hansen. — Copenhague, 31 août 1885, III, p. 360.

39. *Délai.* — Lorsqu'il est dit, dans le connaissement, que la cargaison sera entièrement déchargée dans le délai de deux jours ouvrables (*working days*), on ne doit faire courir le délai pour le déchargement que du jour où le navire est arrivé à la place indiquée à cet effet et où il est prêt à décharger. — Ems c. Cie des Moulins à vapeur de Copenhague. — Copenhague, 19 juin 1888, VI, p. 333.

40. *Point de départ. Navire prêt à décharger. Destinataire. Obligation.* — Lorsqu'il a été stipulé à la charte-partie que les jours de planche courront du jour où le navire sera prêt à décharger, le destinataire doit prouver qu'aussitôt l'arrivée du navire, il a fait tout le nécessaire pour rendre le déchargement possible. — Bentyen c. Lamballe. — Soog-Handelsret, 7 mai 1884, II, p. 360.

41. *Point de départ. Navire prêt à charger. Avis donné le dimanche.* — Bien que l'affréteur ait été averti le dimanche que le navire par lui affrété était arrivé au lieu désigné pour le chargement et était prêt à prendre charge, il n'est point obligé de commencer le chargement avant le mardi, car, d'après les usages reçus à Dantzig, comme d'après l'article 118 du Code maritime danois du 1er avril 1892, l'avis que le navire est prêt à prendre charge ne peut être communiqué un jour férié. En pareil cas, le fréteur ne peut prétendre à une indemnité de surestaries, alors même que le chargement a été commencé le lundi, vers 11 heures du matin. — Copenhague, 26 octobre 1892, IX, p. 768.

42. *Plusieurs destinataires. Délai. Partage selon la nature de la marchandise.* — Le délai doit être partagé entre les différents destinataires, selon la quantité et la nature des marchandises. — Hansen c. Jensen. — Copenhague, 9 juillet 1884, III, p. 358.

43. *Expiration. Documents non prêts. Départ.* — Le capitaine est autorisé à ne pas rester au delà des jours de starie fixés, alors même que les documents relatifs au chargements ne seraient point encore prêts. — Dahlberg c. Meismer. — Copenhague, 9 janvier 1889, VI, p. 329.

44. Italie. — *Calcul. Mauvais temps.* — Pour le calcul des staries, on doit tenir compte non seulement des journées, mais encore des heures de travail; aussi, comme il est difficile de reprendre le travail immédiament après la fin du mauvais temps, le juge peut faire une certaine déduction au profit de l'affréteur. — Maison Coste et Filipponi c. Liceti. — Gênes, 15 décembre 1893, IX, p. 783.

45. Suède. — *Clause de déchargement rapide.* — Lorsque la charte-partie stipule que le déchargement se fera aussi vite que possible, les jours de planche doivent cependant être calculés d'après le jaugeage du navire, conformément à l'article 78 de la loi maritime. — Skantze c. Ringbord. — Cour d'appel de Gothie, 5 février 1886, IV, p. 197.

46. Tunisie. — *Point de départ. Débarquement dès l'arrivée. Absence de réserves. Cours immédiat.* — En principe, le délai des staries doit être franc. Mais, quand la charte-partie stipule un délai de quatre jours courants pour le déchargement d'une marchandise, et que les réceptionnaires ont commencé sans réserves le débarquement dans l'après-midi du jour de l'arrivée du navire, c'est à partir de ce moment que doit être compté le délai stipulé. — Tunis, 13 octobre 1892, VIII, p. 171.

Voir aussi : *Capitaine, Chargement, Déchargement, Preuve, Surestaries.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Allègement, 19.
Avis, 5, 41.
Bateau rhénan, 37.
Brême, 1.
Calcul, 7, 27, 28, 33, 41.
Charbon, 36.
Chargement, 41.
Chenal, 19.
Déchargement, 1, 18, 40, 46.
Déchargement rapide, 7, 12, 45.
Délai, 1, 2, 6, et s., 21, 32, 36, 37, 39, 42.
Destinataire, 40, 42.
Dimanche, 18, 28, 41.
Douane, 27, 31.
Entrée au port, 6.
Force majeure, 19, 20.
Fruits, 14.
Jours courants, 15, 18.
Jours de pluie, 14, 15,
Jours fériés, 13, 28.
Jours ouvrables, 14, 28.
Jours supplémentaires, 16.
Lieu d'exécution, 23.
Lundi de Pâques, 35.
Marée, 6, et s.
Mauvais temps, 44.
Officier du port, 20.
Pesage, 27.
Point de départ, 3 et s., 24 et s., 30 et s., 38 et s., 46.
Port, 8 et s., 17, 34.
Portée du navire, 11.
Protestation, 32.
Quai, 24 et s., 38.
Rade, 6 et s.
Reprise du travail, 4.
Réserves, 46.
Réversibilité, 17, 18.
Rivière, 19.
Suspension, 8, 20.
Temps permettant, 14, 18.
Tonne, 33.
Usage, 9, 10, 21, 23.
Usage d'Anvers, 33, 37.
Usage de Dunkerque, 11.
Usage de Hambourg, 22.
Usage de Rouen, 4.

STATUTS. — Voir : *Abordage maritime, Pilotage.*

STEVEDORE. — Voir : *Capitaine, Déchargement.*

SUBRÉCARGUE.

1. ESPAGNE. — Principes du Code de commerce espagnol.— IV, p. 233.

2. BELGIQUE. — *Gages. Privilège.* — Si, en règle générale, le subrécargue n'a pas droit au privilège accordé aux marins pour leurs gages, il en est autrement lorsqu'il est exclusivement le préposé des armateurs eux-mêmes, chargé, à un moment donné, de remplacer le capitaine et de prendre le commandement du navire. — Cap. Tom et Barned Lewis c. Forwood Brothers C° et Borniche. — Bruxelles, 30 mars 1839, V, p. 103.

SUBROGATION.— Voir: *Abordage maritime, Affréteur, Armateur, Assurance maritime, Assureur, Capitaine, Chargeur, Commissionnaire de transports, Connaissement, Fret, Gens de mer, Prêt à la grosse.*

SUCCESSION. — Voir : *Etranger, Navire.*

SUCCURSALE.

1. EGYPTE. — *Société. Succursale. Définition. Compétence.*— Le mot de *succursale*, au sens de l'attribution de compétence admise par l'article 55, § 3, du Code de procédure, suppose un établissement constituant une émanation du siège social, desservi par un personnel à ses gages, ne s'occupant que de ses affaires et propre à faire acquérir, au lieu de son fonctionnement, un véritable domicile au siège social. Tel n'est pas le cas d'une agence desservie par un simple représentant qui ne s'occupe pas exclusivement des affaires de la société, mais qui, en dehors de la représentation d'une ou plusieurs compagnies, s'occupe encore pour son propre compte d'affaires de commerce. La société ne peut donc être assignée au domicile de ce représentant pour des faits auxquels il est resté étranger et qui se sont passés en dehors du territoire sur lequel s'étend la juridiction du tribunal de ce domicile. — Bell's Asia Minor Steam Navigation C° c. Ahmed Hassan Skandarani. — Alexandrie, 7 février 1894, X, p. 361.

Voir aussi : *Commissionnaire de transports, Compétence, Etranger, Société.*

SUCRES.

1. ESPAGNE.— Régime des sucres. Décret du 15 mai 1892. — VIII, p. 194.

2. FRANCE. — *Sucres coloniaux. Déchet de fabrication. Campagne. Détermination. Date d'exportation.* — La loi du 13 juillet 1886 accorde le droit de jouir d'un déchet de fabrication, égal à la moyenne des excédents de rendement obtenus par la sucrerie indigène pendant la dernière période de fabrication, aux sucres *exportés* des colonies françaises dans la métropole. En conséquence, c'est la date d'exportation, et non la date de vérification des sucres par la Douane, qui doit servir à déterminer la campagne de période de fabrication, conformément à l'art. 2 de la même loi. — Douane c. Crédit Foncier colonial. — Marseille, 8 juin 1891, VII, p. 431.

3. *Boucauts de sucre des colonies. Plaques de métal. Déchet normal de route. Capitaine irresponsable.* —

L'existence de plaques de métal recouvrant des nœuds ou des trous du bois sur des boucauts de sucres est un fait courant dans l'emballage des sucres des colonies. Il ne suffit donc pas, à lui seul, pour faire mettre à la charge du capitaine le déficit reconnu sur la marchandise, alors que ce déficit correspond au déchet de route normal. — Cap. Malato c. Loiret et Parquier. — Marseille, 24 mai 1892, VIII, p. 107.

Voir aussi : *Affrètement, Capitaine, Douane, Fret, Vente, Vente à livrer.*

SUÈDE ET NORVÈGE.

1. Principes du Code maritime. — VII, p. 221, 223, 227, 239, 505 ; VIII, p. 206, 207, 208, 217.

2. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx). — V, p. 459.

3. Loi norvégienne du 14 juin 1884 sur la protection des câbles sous-marins. — II, p. 113.

4. Ordonnance royale sur le transport des émigrants (4 juin 1884). — II, p. 113.

5. Déclaration intervenue avec la France pour le paiement des salaires et le traitement des successions des marins. — II, p. 104.

6. Traité de commerce et de navigation avec le Portugal, (10 avril 1885.) — I, p. 456.

7. Traité de commerce et de navigation avec le Mexique (15 décembre 1885). — III, p. 793.

SUEZ.

1. Canal de Suez. Certificats pour le passage. Note relative aux certificats à délivrer pour la navigation par le canal. Jaugeage recommandé par la Commission internationale.— I, p.197, 198, 203.

2. Egypte. — *Canal. Ligne douanière. Bateaux-porteurs. Pavillon ottoman. Droit d'importation.* — Pour apprécier le caractère juridique d'un navire, il faut s'attacher uniquement à sa destination, sans avoir égard ni à sa capacité, ni à son tonnage, ni à d'autres conditions. Pour être considéré comme bâtiment de mer, il ne suffit pas qu'un navire soit apte à accomplir des voyages de mer, il faut qu'il soit destiné à une véritable navigation maritime. En conséquence, on ne saurait attribuer ce caractère à des bateaux-porteurs introduits dans le canal de Suez, et dont l'unique destination est de charger la vase extraite par les dragues et de la transporter dans la haute mer. Ces navires ne sont autre chose que des accessoires des dragues, ne servant qu'à la conservation et à l'entretien du canal où ils se trouvent ; par suite, quand ils viennent de l'étranger, on doit les considérer comme des produits de l'industrie étrangère importés en Egypte, et les soumettre, comme tels, aux droits d'importation. Si, en autorisant la Compagnie universelle du canal de Suez à faire construire le canal et à en retirer le profit pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, le gouvernement égyptien a concédé le passage libre dans ledit canal pour les bâtiments maritimes de toutes les nations, il résulte du moins des actes de concession et des différents traités intervenus à cet égard que le même gouvernement a conservé tous les droits qui lui appartenaient comme autorité locale, et que le canal de Suez doit être considéré comme compris non seulement dans le territoire égyptien, mais aussi dans la ligne douanière de ce pays. Le fait que des bateaux-porteurs arrivent en Egypte sous pavillon ottoman et munis de lettres patentes délivrées par l'ambassadeur turc du pays dans lequel ils ont été construits ne saurait les soustraire à la règle générale, d'après laquelle tous les produits du sol ou de l'industrie importés soit par des étrangers, soit par des indigènes, sont assujettis à un droit de 8 0/0. Ce droit d'importation est essentiellement distinct de la taxe de pavillon. — Douanes égyptiennes c. Cie universelle du Canal de Suez. — Trib. et Cour d'Alexandrie, 18 mai 1886, 9 février 1887 ; II, p. 204, 727.

SURALCOOLISATION. — — Voir : *Douane, Expertise.*

SURESTARIES.

DIVISION

Chap. I. *Législation.* — Chap. II. *Doctrine.* — Chap. III. *Caractère des surestaries.* — Chap. IV. *Dans quel cas il y a lieu à surestaries*

— Chap. V. *Point de départ, calcul et taux des surestaries.* Sect. 1. *Point de départ.* Sect. 2. *Calcul.* Sect. 3. *Taux.*— Chap. VI. *De la responsabilité des surestaries.* — Chap. VII. *Des demandes en paiement et de la garantie des surestaries.* — Chap. VIII. *De la répartition des surestaries entre les destinataires.*

CHAPITRE I

Législation.

1. France. — Tarif pour les bateaux pour la navigation inférieure et pour les allèges de la Basse-Loire. — I, p. 557.

CHAPITRE II

Doctrine.

2. Suède. — Calcul (M. Beauchet). — IV, p. 199.

CHAPITRE III

Caractère des surestaries.

3. France. — *Accessoire du fret. Art. 306. Application.* — Les surestaries, étant un accessoire du fret, sont garanties, comme le fret lui-même, par les dispositions des art. 305 et 306 du Code de commerce.— Brown et Corblet c. Waller frères. — Hâvre, 9 mars 1891, VI, p. 556.

4. *Tribunal. Compétence.* — Le tribunal compétent pour apprécier les difficultés relatives au fret est compétent pour apprécier une demande en surestaries, les surestaries étant un complément du fret. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe. — Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

5. *Absence de préjudice.* — Le fait, que le retard au déchargement n'a causé aucun préjudice au navire obligé d'attendre quand même son chargement de sortie, n'empêche pas les surestaries d'être dues. — Cap. Dickinson c. Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris et Cie d'Assurances Générales. — Dunkerque, 29 décembre 1890, VII, p. 672.

6. Danemark. — *Preuve d'une faute du destinataire. Inutilité.* — Le paiement de surestaries n'est nullement subordonné à la preuve par le capitaine que l'immobilisation du navire au delà des jours de planche fixés doit être attribuée à une faute du destinataire. — Bentyen c. Lamballe.— Soog-Handelsret, 7 mai 1884, II, p. 360.

7. Pays-Bas. — *Clause pénale. Dommage. Capitaine. Preuve à faire.* — Lorsqu'une somme de 60 fr. par jour a été stipulée comme dédommagement en cas de retard dans la décharge du navire, le capitaine peut réclamer ledit montant sans être tenu de prouver le dommage. — Roggenhamp et Cie c. Euler.— Leuwarden, 19 février 1890, VI, p.86.

CHAPITRE IV

Dans quel cas il y a lieu à surestaries.

8. France. — *Affrètement. Chargement à prendre dans un ou plusieurs ports. Fret proportionnel au nombre des ports. Capitaine. Intervertion de l'ordre géographique. Double escale.* — Lorsqu'un navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un ou plusieurs ports, le fret devant être augmenté à raison de chaque port en plus, et que le capitaine, au lieu de suivre l'ordre géographique, a commencé par le port le plus éloigné, puis s'est rendu au plus rapproché pour revenir compléter son chargement au premier, de façon à faire une double escale dans le même port, l'armateur, en l'absence d'une clause de la charte-partie prévoyant ce cas spécial, n'a droit qu'au fret afférent, d'après le contrat, au nombre de ports que le navire a touchés. En conséquence, il ne saurait réclamer de surestaries ni d'indemnité pour consommation supplémentaire de charbon occasionnée par le déroutement du navire. — Taconet c. Duménil Leblé. — Rouen, 28 juin 1893, IX, p. 199.

9. *Affrètement. Fret payable sur le poids de la Douane. Pesage. Capitaine. Déficit non constaté. Faute. Pourparlers nécessaires. Retard. Réserves au connaissement. Inefficacité.* — Lorsqu'un navire a été affrété avec désignation d'un tiers chargeur, sous la clause que le fret serait réglé d'après le poids de la Douane, le capitaine est en faute de n'avoir pas constaté le déficit au cours du pesage et ne peut faire supporter au chargeur les surestaries occasionnées par les

pourparlers que la constatation tardive des manquants à nécessités. Les réserves insérées par le capitaine au connaissement, que le retard est dû aux pourparlers, ne sauraient le relever des conséquences de sa faute. — Cap. Grégam et Cie des Salins du Midi c. Douard-Joyau. — Marseille, 20 décembre 1892, VIII, p. 372.

10. *Affrètement. Port à toucher pour ordres. Délai. Retard.* — Lorsqu'une charte-partie stipule qu'un navire touchera à un port pour y prendre des ordres, et accorde à l'affréteur 48 heures pour les donner et stipule, en outre, un certain nombre de jours de starie au débarquement, ces deux clauses doivent rester indépendantes l'une de l'autre. Spécialement, si l'affréteur a fait attendre plus de 48 heures les ordres qu'il avait à donner, il doit indemniser le capitaine du retard subi de ce chef, sans pouvoir l'imputer sur les staries prévues. De son côté, le capitaine ne saurait exciper de ce retard pour soutenir que son voyage s'est terminé au port où il a touché pour ordres. — Allatini et Cie c. Manidis. — Marseille, 13 janvier 1891, VI, p. 691.

11. *Affrètement. Starie. Point de départ. Navire prêt à recevoir. Interprétation. Pouvoir du juge. Douane. Opposition au chargement.* — Lorsqu'un affrètement a été conclu avec la clause que le temps des staries ne comptera que du jour suivant le jour où le navire sera admis en libre pratique et prêt à recevoir ou à délivrer, il rentre dans le pouvoir d'appréciation du juge d'interpréter la convention comme un contrat de louage de choses et de considérer le navire comme prêt à recevoir, dans les termes du contrat, par cela seul qu'il est à la disposition de l'affréteur en bon état de navigabilité. Il n'excède donc pas son pouvoir en déclarant que, dans ces conditions, c'est à l'affréteur à assurer la libre sortie des marchandises et à supporter seul les conséquences du retard apporté au départ du navire par l'opposition que la Douane a mise à son chargement. — Laurent c. fils de Th. Conseil. — Cassation, 31 juillet 1894, X, p. 151.

12. *Arrêt. Omission de la mention que le délai des staries a été dépassé. Absence de base légale.* — L'arrêt qui condamne au paiement de surestaries sans mentionner que le délai des staries a été dépassé, manque de base légale et viole les dispositions de l'article 274 du Code de commerce. — Ephrussi et Co c. Dreyfus frères et Cie et cap. Ockenden. — Cassation, 27 mai 1889, V, p. 178.

13. *Chargement. Retard. Imputation difficile.* — Le capitaine a droit au paiement de surestaries, s'il est matériellement constant que la période de chargement a excédé le délai des staries, et si, par suite des preuves contradictoires fournies de part et d'autre, il n'est pas possible d'attribuer entièrement le retard à une faute du capitaine — Axel Hummel c. Deveaux frères et cap. Rabe. — Hâvre, 3 septembre 1890, VI, p. 275.

14. *Clause « les jours de planche compteront vingt-quatre heures après l'arrivée en dehors du port. » Capitaine. Avis au consignataire.* — Lorsqu'une charte-partie stipule que, si le navire reçoit des ordres pour un port où il n'y a pas suffisamment d'eau pour qu'il puisse y entrer à première marée et y être toujours à flot, les jours de planche compteront vingt-quatre heures après l'arrivée en dehors du port, le capitaine, pour faire courir les jours de planche, n'a pas à envoyer au consignataire un avis de son arrivée. C'est à celui-ci qu'il appartient, s'il veut éviter les surestaries, de surveiller les mouvements du navire. — Bordes c. Hunter. — Bordeaux, 10 août 1892, VIII, p. 311.

15. *Déchargement. Absence de délai prévu. Réceptionnaire. Déchargement rapide. Obligation.* — Lorsqu'aucun délai de starie n'a été prévu au connaissement, le réceptionnaire n'en est pas moins tenu de procéder au déchargement avec toute la célérité nécessitée par l'intérêt du navire, à peine de surestaries. — Cap. Key c. Hubscher et les Docks. — Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

16. *Déchargement. Délai stipulé. Jours courants. Retard. Cas fortuits.* — Lorsque le déchargement d'un navire devait être opéré dans un certain nombre de jours courants, et que ce délai a été dépassé, les réclamateurs sont responsables des surestaries, alors même qu'ils n'ont commis aucune faute et que le retard est dû à des circonstances fortuites, telles que des intempéries ou l'encombrement des

bassins dans lesquels le navire devait être déchargé. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères et Cie, Vagliano, Féraud et Cie des Docks.—Marseille, 28 janvier 1888, IV, p. 597.

17. *Déchargement. Délai de planche stipulé. Insuffisance. Capitaine. Absence de faute. Force majeure.* — Lorsqu'il a été stipulé par les chargeurs un délai de planche insuffisant, eu égard au tonnage du navire, les consignataires doivent des surestaries pour déchargement opéré après l'expiration de ce délai, si aucune faute n'est reprochable au capitaine et si, d'ailleurs, le retard ne peut être attribué à force majeure. — Laurette et Cie c. Cie des Docks et cap. Olditch. — Aix, 6 mars 1893, VIII, p. 658.

18. *Déchargement à la diligence du capitaine. Mise à quai. Retard.* — Le capitaine n'est pas fondé à réclamer de surestaries au réclamateur qui ne s'est pas présenté pour recevoir, lorsque le connaissement l'autorisait à opérer lui-même le débarquement. — Cap. Heskett c. Roy et Lebreton ; — Rouen, 22 janvier 1892, VII, p. 675. — Cap. Ellington c. Dewulf-Cailleret ; — Dunkerque, 27 décembre 1892, VIII, p. 536.

19. *Déchargement à la diligence du capitaine. Encombrement. Lenteurs du pesage.* — Lorsque le connaissement n'oblige le réclamateur qu'à prendre la marchandise sous palans, à défaut de quoi le capitaine pourra la faire porter en magasins ou sur allèges, ou la faire empiler sur quai aux frais et risques du réclamateur, celui-ci ne peut être, même en vertu de l'article 1382 du Code civil, tenu à surestaries pour retard occasionné dans le débarquement par l'encombrement du quai et les lenteurs du pesage, si le capitaine n'a pas usé du droit que lui conférait le connaissement. — Farror Graves et Cie c. Dennis et Réclamateurs. — Hâvre, 27 mars 1893, VIII, p. 684.

20. *Déchargement à la diligence du capitaine. Droit d'empiler sur quai aux frais des réclamateurs. Frais d'empilage. Surestaries. Double emploi.* — Les capitaines que leurs connaissements autorisent, à défaut par les réclamateurs d'enlever leurs marchandises aussitôt après le débarquement, à les empiler sur le quai aux frais desdits réclamateurs, ne sont pas fondés à demander cumulativement le remboursement des frais d'empilage et le paiement de surestaries. — Teurterie c. Besson, Jacquemin et Cunard ;— Hâvre, 23 juillet 1894, X, p. 415. — Britannic Steam Shipping C° c. Réclamateurs.— Hâvre, 23 août 1893, IX, p. 511.

21. *Déchargement sans délai aux usages du port. Usages de Bordeaux. Consignataire. Nombre d'ouvriers insuffisant.* — La clause de la charte-partie portant que « le déchargement se fera sans délai et aux usages du port » a pour effet de confier la marche de l'opération à la diligence du capitaine et de la garantir contre tout délai, c'est-à-dire contre tout fait provenant des réceptionnaires. Si donc ceux-ci ont entravé le déchargement en ne fournissant pas un nombre d'ouvriers et d'allèges suffisant pour utiliser les quatre panneaux du navire, le capitaine a droit à des surestaries. — Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

22. *Déchargement rapide. Surestaries encourues. Temps perdu rattrapé. Intérêt du réceptionnaire. Compensation acceptée par le capitaine. Défaut de justification par le consignataire.* — Le consignataire qui a encouru des surestaries ne peut pas échapper à l'obligation de les payer en faisant procéder au déchargement par des moyens exceptionnels qui permettent de rattraper le temps perdu, si cette rapidité n'a eu pour cause que l'intérêt du réceptionnaire et si le consignataire ne justifie pas que le capitaine a ainsi accepté une compensation aux premiers retards subis par le navire.— Bordes c. Hunter. — Bordeaux, 10 août 1892, VIII, p. 311.

23. *Docks. Déchargement. Commande dans un certain délai et suivant un tarif déterminé. Délai plus court commandé par lettre. Acceptation tacite.*—La Compagnie des Docks, qui accepte sans protestation une lettre lui donnant l'ordre de débarquer un navire dans un certain délai et à un tarif déterminé, doit faire le débarquement dans le délai indiqué, bien qu'il soit plus court que celui résultant du tarif demandé, et si, par suite d'un retard, des surestaries sont encourues, ces surestaries sont à sa charge. — Dreyfus et Cie c. Docks

de Marseille. — Marseille, 16 juillet 1888, IV, p. 307.

24. *Docks. Entreprise de déchargement. Consignataire. Réception sous palan. Retard.* — Lorsque la Compagnie des Docks a reçu d'un capitaine la commande pour le déchargement d'un navire, elle ne saurait être responsable du retard apporté à ce déchargement par le fait du consignataire qui, usant de son droit de recevoir sous palan, a fait lui-même une commande différente et occasionné des lenteurs par des pourparlers entamés avec le capitaine.— Cap. Key c. Hubscher et les Docks.— Marseille, 8 juin 1894, X, p. 83.

25. *Equipage. Désertion. Déchargement impossible.* — Le capitaine qui, par la désertion ou la rébellion de son équipage, est privé des moyens d'opérer le débarquement, n'a aucun droit à surestaries pendant tout le temps que cette impossibilité a duré. — Cap. Kaménarovich c. Mante frères et Borelli. — Marseille, 24 juillet 1894, X, p. 449.

26. *Grève. Force majeure.* — Lorsque l'affréteur a pris à sa charge l'embarquement des marchandises dans un délai déterminé, le capitaine a droit à des surestaries si l'embarquement n'est pas terminé en temps opportun, alors même que le retard proviendrait d'une grève des ouvriers des ports. — Cap. Lindhner c. Olive et Revello.— Marseille, 27 juin 1889, V, p. 245.

27. *Grève. Force majeure. Prévision impossible. Caractère aigu.* — Une grève ne peut être considérée comme un événement de force majeure lorsqu'elle peut être prévue au moment du contrat ou que la cessation du travail des ouvriers n'est pas absolue, mais rend seulement plus difficile et plus onéreuse l'exécution des conventions. Mais il en est autrement quand la grève éclate brusquement sans indice précurseur, et qu'elle est générale avec un caractère aigu très marqué. Par suite, il n'est pas dû de surestaries par le destinataire du navire, lorsqu'il est mis par une grève de cette nature dans l'impossibilité de faire opérer le déchargement du navire dans les délais fixés par la charte-partie. — Shield c. Hailaust et Cie.— St-Nazaire, 23 novembre 1893, X, p. 253.

28. *Impossibilité d'entrer au port. Stationnement au port voisin. Déchargement tardif.* — Les réclamateurs, qui ont été avertis de l'impossibilité où se trouvait le navire d'entrer au port de déchargement et de son stationnement dans un port voisin, sont en faute de n'avoir pas commencé le déchargement dans ce dernier port ; ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes de l'insuffisance des jours de planche et doivent au capitaine des surestaries. — Bigourdan et Brunet c. cap. Langley.— Bordeaux, 18 août 1882, IV, p. 400.

29. *Navire. Saisie indue. Capitaine. Assignation en mainlevée. Enrôlement. Renvoi de l'affaire sur la demande du capitaine.* — Lorsqu'une saisie indue a été opérée sur un navire, et que le capitaine a fait assigner en mainlevée, il ne peut réclamer à titre de surestaries les jours qui suivent l'enrôlement, lorsqu'il a lui-même sollicité le renvoi de l'affaire. — Banque de Wolf c. Génestal et Delzons et cap. Katzoulis. — Rouen, 9 avril 1889, V, p. 39.

30. *Quarantaine. Retard. Marchandises suspectes. Expéditeurs. Désignation suffisante. Diligences pour lever la quarantaine.* — Le capitaine ne peut demander aux réclamateurs des marchandises suspectes des surestaries pour le retard dû à la quarantaine, alors surtout que les expéditeurs avaient suffisamment désigné la marchandise et fait diligence pour faire lever la quarantaine. — Cap. Herwig c. Oriot, Génestal et Delzons et de Goer, Ménager et Cie. — Hâvre, 7 février 1893, VIII, p. 542.

31. *Retard. Fait de l'emprunteur à la grosse.*—Le retard du navire, résultant de la résistance de la caution à satisfaire à son obligation et à libérer le navire de l'action que le prêteur avait à exercer contre lui, entraîne sa responsabilité vis-à-vis du capitaine, qui a droit, de ce chef, à l'indemnité de surestaries. — Pelissier et Cie c. Chegaray et syndic Deville. — Rouen, 7 mai 1888, IV, p. 248.

32. *Rupture du voyage avant le départ. Demi-fret.* — L'affréteur qui rompt le voyage avant de partir ne doit d'autre indemnité au capitaine que la moitié du fret convenu, suivant l'article 288 du Code de commerce,

et n'est pas tenu de payer en sus des surestaries pour retardement du navire. — Cap. Leguennec c. Pouilly et Lefèvre et Perthuy. — Nantes, 12 avril 1893, IX, p. 537.

33. *Vice d'arrimage. Déchargement. Retard. Faute du capitaine.* — Le capitaine n'est pas en droit de réclamer des surestaries lorsqu'il s'est produit par sa faute un retard dans le déchargement, et notamment lorsque, le chargement étant à cueillette, il n'a pas veillé à une convenable séparation des diverses parties de marchandises pour prévenir les mélanges. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Marseille, 24 mai 1888, IV, p. 170.

34. ALLEMAGNE. — *Capitaine. Impossibilité d'atteindre le quai. Retard.* — La demande de surestaries n'est pas fondée lorsque le capitaine a été, par cas fortuit d'ailleurs, empêché d'atteindre la place convenue ou habituelle pour mettre le navire à quai. — Carl Buttner c. Bischoff. — Trib. sup. hans., 4 mars 1889, VI, p. 197.

35. *Clause de déchargement rapide. Interprétation. Place du navire à quai. Retard.* — Lorsque la charte-partie stipule que « le vapeur devra être chargé et débarqué aussi vite qu'il pourra recevoir et délivrer et simultanément par trois panneaux », cette clause ne signifie pas que tout retard doive être mis à la charge de l'affréteur, mais elle doit être interprétée en ce sens que les conséquences du retard seront supportées par celui qui l'aura occasionné. En conséquence, si le retard provient de ce que le navire a perdu du temps pour obtenir sa place à quai, l'affréteur ne doit pas de surestaries, du moment que son obligation était complètement remplie par la présentation à quai des marchandises. — Cie de Navigation à vapeur Albis c. Siegfried Pels. — Tribunal de l'Empire, 8 août 1893, IX, p. 571.

36. *Douane. Droits illégalement réclamés. Opposition au départ. Faute du capitaine.* — Lorsque, la Douane ayant réclamé à tort l'acquittement de droits afférents aux marchandises, le navire a été retenu au-delà de la starie, le capitaine doit supporter seul les conséquences de ce retard, son obligation étant d'obtenir en temps voulu le congé de navigation. Les chargeurs ne sont donc pas tenus de lui payer des surestaries. — Seele c. Von Borries et Wehrmann. — Tribunal sup. hans. 19 février 1886, II, p. 453.

37. ANGLETERRE. — *Jours de planche. Charte-partie. Défaut de mention. Simple indemnité pour retard.* — Quand une charte-partie n'indique pas un nombre fixe de jours de planche, il ne peut être question de surestaries, mais seulement d'une indemnité pour retard, d'après l'appréciation du juge. — Castlegate St-Sh. Cy c. Arthur Dempuy et autres. — Cour sup. de judicature, 3 mai 1892, VIII, p. 390.

38. *Vice de construction du navire. Mode de déchargement défectueux. Absence de faute du réclamateur.* — Lorsqu'il est stipulé que le déchargement doit être fait dans un nombre de jours déterminé, les retards sont à la charge du réclamateur, pour un retard provenant de la température, mais non plus pour un retard provenant de la construction du navire (en l'espèce, les sabords étroits et ne pouvant fonctionner ensemble), ou d'un mode de déchargement que l'armateur a accepté. — James Stevenson c. William Crundol et Co. — Londres, 19 décembre 1887, III, p. 749.

39. *Clause de déchargement immédiat. Expiration des délais réglementaires du port. Droit de mettre à terre. Déchargement avant cette expiration.* — Quand un contrat d'affrètement contient deux clauses relatives au déchargement, la première obligeant le réclamateur à décharger dès l'arrivée et sans interruption, la seconde autorisant le capitaine à mettre la marchandise à terre ou en allèges après l'expiration des délais fixés par les règlements du port, il faut combiner ces deux clauses pour interpréter leur signification. En conséquence, si le déchargement s'est effectué dans ces délais, mais qu'un jour a été perdu au début par suite de l'encombrement du port, le navire n'a droit à aucune surestarie. — Sclater et Procter c. Neptune St. Sh. Co Limd. — Haute Cour de justice, 3 mai 1893, X, p. 288.

40. *Affréteur tenu de fournir les allèges. Retard.* — Alors même que la charte-partie met à la charge du navire les frais d'un allègement éventuel, ce sont les affréteurs qui doivent

fournir les allèges. Et, si le retard apporté à fournir ces allèges a eu pour conséquence des surestaries, elles doivent être payées par les affréteurs. — Thomas Puggley c. cap. Adamson.— Cour du Comté de Newport, 13 novembre 1890, VI, p. 469.

41. *Navire à quai. Echouement du navire placé en second.* — En plaçant des navires en second à son quai, pour sa convenance, la compagnie de transports prend à sa charge le risque de l'échouement du deuxième navire et les surestaries que cet échouement peut entraîner. — Watt Ward et Cie c. Ebbw Vale Steel et Coal Co — Cour du Comté de Newport, 18 mai 1888, IV, p. 447.

42. *Navire. Lestage insuffisant. Retard.* — Le capitaine ne saurait demander à l'affréteur des surestaries, sous prétexte que, faute d'avoir fourni un lestage suffisant, il a dû recharger sur lest, s'il résulte des circonstances que son navire était particulièrement jaloux et qu'il avait omis de faire connaître cette particularité à l'affréteur. — Cap. Watson c. Mac Farlane. — Cour du Shériff de Glasgow, 14 juillet 1890, VI, p. 302.

43. *Charte-partie. Exception relative aux mortes eaux. Application au chargeur.* — Lorsque la charte-partie contient une exception relative aux mortes eaux et aux arrêts de navigation, cette exception est applicable au chargeur comme au navire. En conséquence, le chargeur qui, par suite d'un manque d'eau dans la rivière, n'a pas pu amener son chargement par eau, ne doit pas de surestaries pour le retard. — Allerton et Cie c. Falk. — Ass. de Liverpool, 9 mai 1888, IV, p. 182.

44. *Grève. Absence de force majeure.* — La grève n'est pas un cas de force majeure. En dehors d'une convention contraire, elle n'empêche pas le cours des surestaries. — Budgett c. Burmington. — Cour sup. de judic., 31 octobre 1890, VI, p. 463.

45. *Grève des ouvriers. Force majeure pour le navire.* — La grève des ouvriers au port de déchargement constitue un cas de force majeure incombant au navire, alors surtout qu'elle n'éclate qu'après que le navire a reçu l'ordre de se rendre à ce lieu de destination. — Bulman et Dickson c. Fenrick et Co. — Haute-Cour de justice, 10 août 1893, IX, p. 579.

46. *Grève. Déchargement sans délai.* — Quand aucun délai préfixe n'est convenu pour la durée du déchargement, la prolongation de cette durée provenant, sans faute du réclamateur, du fait d'une grève, reste à la charge de l'armateur. — Hick c. Raymond et Reid. — Cour sup. de judicature, 30 juillet 1881, VII, p. 328.

47. *Grève. Simple refus de travail.* — Les difficultés rencontrées par suite du mauvais service des trains et du refus de beaucoup d'ouvriers de travailler ne constitueraient pas à proprement parler une « grève », qui doit être une lutte entre patron et ouvriers sur une question de salaire, d'heures de travail, etc..., et non un simple refus de travailler.— Stephens c. Harris Co. — Haute-Cour de justice, 29 juin 1887, III, p. 220.

48. *Clause « le chargeur irresponsable en cas de grève ». Grève des ouvriers du chemin de fer.* — Le transport des marchandises du lieu de production au quai ne peut pas être considéré comme une opération du chargement ; dès lors, une grève, éclatant parmi les employés du chemin de fer au lieu d'extraction du minerai, ne peut être appelée « une grève survenant pendant le chargement » et ne rentre pas dans l'exemption stipulée par la charte-partie au profit du chargeur. — Stephens c. Harris Co. — Cour sup. de judic., 26 octobre 1887, III, p. 608.

49. Belgique. — *Affrètement. Charte-partie du Danube. Clause d'allègement. Rade d'Anvers.* — L'article 12 de la charte-partie du Danube (1890) qui stipule que, « si le steamer est destiné à un endroit où la profondeur d'eau est insuffisante pour qu'il puisse sans allègement parvenir à la première marée après son arrivée, les jours de planche ne comptent qu'à partir de 48 heures après son arrivée à l'ancrage des bâtiments de son espèce destinés à ce port », est sans application à la rade d'Anvers, — ou Austruweel qui en est l'annexe, — à toutes les marées accessible à tous les navires de mer quelles qu'en soient les dimensions. La rade d'Anvers forme, en effet, le port naturel de cette ville et la destination des navires pour Anvers. L'entrée avec allègement aux

bassins n'est, sauf conventions spéciales, qu'une question de police du port. — Cap. Wisnom c. Divers. — Anvers, 12 mars 1892, VII, p. 588.

50. *Chargement. Délai convenu. Expiration. Capitaine resté au port de charge pour embarquer d'autres marchandises fournies par un nouveau chargeur*. — Lorsqu'un délai est fixé pour le chargement, le capitaine n'est pas obligé de recevoir des marchandises arrivant après ce délai, surtout s'il a déjà commencé l'embarquement des premières. Mais lorsque, pour charger ces autres marchandises, le capitaine est resté au port de charge au delà du temps convenu, il ne peut réclamer de ce chef des surestaries aux chargeurs des premières marchandises. — Morel Brothers et Kennedy et Cie c. frères Keinkamp. — Anvers, 26 janvier 1888, III, p. 750.

51. *Grève dans l'usine d'où devait être expédiée une partie de la cargaison. Clause exonérant l'armateur en cas de grève pendant le chargement*. — Dans le cas d'un affrètement pour un plein chargement de marchandises diverses et licites, et lorsqu'il est stipulé que « le délai de starie sera suspendu par tous accidents ou causes hors du contrôle des affréteurs, qui empêcheront ou interrompront le chargement, y compris les grèves des ouvriers des affréteurs, etc. », les chargeurs ne peuvent invoquer cette clause, lorsqu'il s'agit d'un retard provenant d'une grève qui a éclaté dans une usine d'où des verres à vitres devaient leur être expédiés pour être chargés. — Cap. Schmidt c. Pecher et Cie. — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 339.

52. *Locomobile. Avarie. Chômage. Indemnité. Surestaries. Assimilation*. — Lorsque le chargeur d'une pièce lourde (en l'espèce, une locomobile) s'est engagé envers l'armateur à l'indemniser du dommage qu'elle pourra lui causer, et que l'avarie prévue s'est produite, le chômage nécessité par les réparations du navire donne lieu à une indemnité qu'on ne saurait qualifier de surestaries. — Anvers, 31 mars 1893, VIII, p. 589.

53. *Retard du capitaine. Force majeure. Retard du chargeur*. — La circonstance que le bateau, qui devait amener les marchandises à charger à bord du navire qui en attend l'arrivée, aurait été arrêté dans son voyage par un orage, pendant lequel le cheval qui le hâlait aurait été foudroyé, en la supposant démontrée, n'aurait aucune influence sur la responsabilité des chargeurs en retard vis-à-vis du capitaine du navire qui doit recevoir les marchandises. Ce n'est pas celui-ci, c'est-à-dire un tiers, qui doit supporter les conséquences de la force majeure qui aurait empêché les chargeurs (seules victimes de la force majeure) de recevoir les marchandises à temps. — Cap. Mac Leod c. Van Maenen et Van den Broek. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 72.

54. DANEMARK. — *Affrètement par courtier. Lieu de déchargement. Déclaration erronée. Affréteur responsable*. — Lorsqu'un navire a été affrété suivant une charte-partie dressée par un courtier, sans cependant que l'affréteur ait pu, au moment de la signature de cet acte, indiquer le lieu exact de chargement, et que ce lieu a plus tard été indiqué inexactement dans la copie de la charte-partie délivrée au capitaine, l'affréteur doit supporter les conséquences de cette erreur, qu'elle soit imputable à lui ou au courtier. Lors donc que le capitaine, arrivé au lieu indiqué sans avoir pu trouver la cargaison signalée, a, après un échange de télégrammes et après avoir fait dresser un protêt, frété le navire d'un tiers, il peut réclamer du premier affréteur une indemnité pour les surestaries et les frais, ainsi que la moitié du fret stipulé, par analogie de ce que décide le Code danois 4-2-4. — Edlund c. Olsen. — Copenhague, 15 juin 1892, IX, p. 767.

55. *Absence de place à quai. Capitaine obligé d'attendre. Destinataire irresponsable*. — Le capitaine doit chercher une place pour le déchargement quand le destinataire ne lui en indique pas une, et les jours de planche commencent seulement à courir du jour où le navire est amarré à quai et prêt à décharger. La charte-partie portant que les surestaries ne sont point dues pour retard dans la livraison de la cargaison résultant d'événements tels que grève, mauvais temps ou tempête, il en résulte que le retard ne peut être attribué à aucune des parties en raison de son

caractère fortuit et ne donne point le droit de réclamer des surestaries. — Jensen c. Hansen. — Copenhague, 31 août 1885, III, p. 360.

56. *Chargement. Affréteur. Retard. Présence d'autres navires. Inscription antérieure.* — Lorsque le retard apporté par l'affréteur au chargement provient de ce que, à l'arrivée du navire au lieu de chargement, il a dû attendre que d'autres navires, inscrits avant lui, fussent servis de houille, les surestaries stipulées dans la charte-partie n'en sont pas moins dues, en l'absence de toute clause spéciale. — Copenhague, 25 janvier 1893, IX, p. 772.

57. *Chargement. Navire prêt à charger. Avis donné le dimanche. Chargement le surlendemain.*— Bien que l'affréteur ait été averti le dimanche que le navire par lui affreté était arrivé au lieu désigné pour le chargement et était prêt à prendre charge, il n'est point obligé de commencer le chargement avant le mardi, car, d'après les usages reçus à Dantzig, comme d'après l'article 118 du Code maritime danois du 1er avril 1892, l'avis que le navire est prêt à prendre charge ne peut être communiqué un jour férié. En pareil cas, le fréteur ne peut prétendre à une indemnité de surestaries, alors même que le chargement a été commencé le lundi vers 11 heures du matin. — Copenhague, 26 octobre 1892, IX, p. 768.

58. *Déchargement. Capitaine. Refus. Défaut de paiement du fret mort par le destinataire.* — Le fréteur ne peut réclamer de surestaries quand le capitaine, après avoir déchargé une partie de la cargaison dans un port, suspend le déchargement dans un autre port de destination par le motif que le destinataire se refuse à payer le fret mort ou à donner garantie pour son paiement, car, si le paiement du fret mort a déjà été refusé dans le premier port, le capitaine était autorisé, dans le second, à décharger et à consigner immédiatement une partie de la cargaison suffisante pour le couvrir de sa réclamation concernant le fret mort.— Copenhague, 3 décembre 1890, VIII, p. 411.

59. *Déchargement. Prolongation. Négligence. Preuve.* — Le destinataire n'est point dispensé de payer les surestaries par cela seul que les ouvriers reçoivent les marchandises aussi vite qu'elles leur sont délivrées du navire. Il faut, de plus, qu'il établisse que la prolongation du déchargement au delà des jours de planche stipulés provient d'une négligence ou de toute autre cause imputable au navire. — Fagerlund c. Olsen. — Soog-Handelsret, 28 mai 1884, II, p. 360.

60. *Déchargement. Retard. Faute du capitaine.* — Le capitaine dont le navire a été déchargé trop lentement n'est point autorisé à réclamer une indemnité pour surestaries lorsque le retard apporté dans le déchargement lui est imputable à lui-même, en ce sens qu'il n'a pas fourni la force de travail nécessaire pour la part qui incombait au navire dans le déchargement.— Copenhague, 10 mai 1893, X, p. 632.

61. *Déchargement rapide. Retard de quelques heures.* — En s'en tenant aux usages reçus à Copenhague, le capitaine ne peut réclamer de surestaries par ce seul motif que le déchargement a été terminé quelques heures après le moment où il aurait pu l'être au dire d'experts, mais le même jour. — Hansen c. Jorgensen.— Copenhague, 3 février 1886, III, p. 359.

62. *Déchargement terminé avant que le navire soit prêt à charger sur lest.* — Doit être repousséel'exception du destinataire contre le paiement des surestaries tirée de ce fait que, au moment où le déchargement était terminé, le navire n'était pas encore prêt à charger sur lest. — Hansen c. Jensen. — Copenhague, 9 juillet 1884, III, p. 358.

63. *Equipage insuffisant.* — La menace d'une saisie du navire n'empêche pas le capitaine de livrer les marchandises ; mais l'insuffisance de l'équipage peut être invoquée par lui. — Copenhague, 27 octobre 1886, IV, p. 327.

64. *Pluie. Ouvriers du chargeur. Refus de continuer le travail.* — Lorsqu'il a été stipulé dans une charte-partie, rédigée en anglais, que le chargement et le déchargement d'une cargaison de houille devront s'effectuer à raison de 250 tonnes par jour au minimum, exception faite toutefois pour les *idle days* (jours inoccupés), ainsi que pour les jours fériés et autres où des événements non imputables au chargeur pourraient retarder le char-

gement ou le déchargement, le chargeur doit néanmoins payer les surestaries fixées par la charte-partie dans le cas où les individus qu'il employait à ce chargement (les membres d'un syndicat des travailleurs de la mine) se sont refusés à continuer leur travail, en prétextant de la pluie qui tombait presque toute la journée. — Copenhague, 7 décembre 1892, II, p. 770.

65. *Retard. Paiement du fret. Délai. Capitaine. Manque d'argent pour expédier le navire.* — Lorsque, par suite du défaut de paiement du fret restant dû, le capitaine n'a pas eu l'argent nécessaire pour expédier son navire en douane, il ne peut réclamer au réceptionnaire de dommages-intérêts pour le retard causé de ce fait au départ du navire. — Copenhague, 13 mars 1890, VII, p. 590.

66. Egypte. — *Retard dans le transport. Assimilation impossible.* — Les surestaries stipulées au contrat d'affrètement ne le sont qu'en faveur du capitaine, et le juge qui alloue une indemnité à l'affréteur, pour retard dans le transport de la marchandise, ne peut la calculer sur leur montant. — Giovanni Stagni c. Hemming Edgren. — Alexandrie, 27 avril 1893, II, p. 271.

67. *Chargement à la première ouverture des eaux. Date approximative. Navire prêt à charger avant cette date.* — Lorsque la date de chargement d'un navire en Suède a été fixé « à la première ouverture des eaux, environ 15 mai », le capitaine ne devance pas l'époque stipulée s'il arrive au port de décharge le 4 mai après l'ouverture des eaux; par conséquent, au cas de retard dans la consignation de la cargaison, l'affréteur est tenu de payer les surestaries convenues. — Giovanni Stagni c. Hemming Edgren. — Ibid.

68. Etats-Unis. — *Retard. Indemnité. Connaissement muet.* — Un consignataire de navire, qui est en même temps le propriétaire de la cargaison, est responsable vis-à-vis de l'armateur ou du capitaine de dommages-intérêts à titre de surestaries pour retard exagéré dans le déchargement du navire après son arrivée, quoique le connaissement soit muet sur les surestaries et le délai de décharge. — Cour d'appel de New-York, 23 mars 1886, II, p. 61.

69. Italie. — *Sous-affrètement. Connaissement. Renvoi à la charte-partie. Nullité.* — Est nulle la clause d'un connaissement délivré à des sous-affréteurs, qui porte : « surestaries suivant charte-partie ». — Land c. Miller. — Cassation Florence, 29 décembre 1886, III, p. 368.

70. *Fréteur. Inexécution du contrat. Retard au paiement du fret. Intention d'éviter la déchéance.* — Il n'est pas dû de surestaries pour retard au paiement du fret, lorsque l'affréteur se serait exposé, en le payant, à être déchu de l'action en indemnité qu'il voulait intenter contre le fréteur pour inaccomplissement du contrat. — Pandolino c. Maison Lagorio Giuseppe et fils. — Gênes, 4 novembre 1893, IX, p. 640.

71. *Manifeste. Vérification par la Douane. Retard.* — Les surestaries sont dues par l'affréteur, même lorsqu'elles proviennent de ce que, par le fait du retard apporté à la vérification du manifeste de la cargaison à la Douane, celle-ci n'a pas pu délivrer le laisser-passer pour le départ du navire dès le déchargement opéré. — Maison Costa et Filiponi c. Liceti. — Gênes, 15 décembre 1893, IX, p. 783.

72. *Déchargement. Retard. Poix durcie. Destinataire. Absence de faute.* — Lorsqu'il était convenu au contrat d'affrètement que le déchargement de la marchandise devait se faire aux frais du navire à raison de tant de tonnes par jour, la prolongation de starie que le navire a dû faire au port par le fait que la marchandise (de la poix), s'étant durcie pendant le voyage, n'a pas pu être chargée chaque jour dans la quantité stipulée, n'est pas imputable au destinataire ; et, par suite, s'il a toujours été prêt à recevoir, il n'est pas tenu de répondre des surestaries. — Maison Raggio c. Maison Raeburn et Verel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 716.

73. *Déchargement. Retard. Nature de la marchandise. Vice d'arrimage.* — Le réceptionnaire de la marchandise ne peut être tenu de payer des surestaries, quand le retard est provenu des conditions dans lesquelles elle se trouvait arrimée dans le bateau. — Maison Carlo Raggio c. Maison Raeburn et Verel. — Ibid.

74. *Vente en cours de voyage. Marchandises. Déchargement. Ac-*

quéreur. Retard. — Lorsque des marchandises en cours de voyage sont vendues, l'acquéreur est obligé d'en effectuer le déchargement aux clauses et dans les délais fixés par le contrat d'affrètement. Par suite, si c'est par son fait qu'un retard s'est produit dans le déchargement, il ne peut prétendre qu'il a ignoré le délai des staries, ni exciper d'un défaut de mise en demeure, pour se libérer de l'obligation qui lui incombe de rembourser au vendeur le montant des surestaries que ce dernier aurait dû payer au capitaine. — Galetti c. Campanavi. —Gênes, 3 mars 1890, VI, p. 84.

75. PAYS-BAS. — *Chargement. Retard. Navire prêt à charger. Connaissance par le chargeur. Capitaine. Preuve à faire. Assignation. Défaut de mention. Fin de non-recevoir.* — Le capitaine d'un navire qui réclame des surestaries du consignataire de la cargaison, pour retard dans le chargement, doit prouver que le chargeur savait que le navire était prêt à être chargé, les jours de planches ne commençant que du moment où le chargeur en avait connaissance. Si ce fait n'a pas été mentionné dans l'assignation, le capitaine demandeur ne peut pas être admis à le prouver. — Burn c. Société Burlage en Schumacher.—Amsterdam, 10 novembre 1892, VIII, p. 621.

76. *Clause « la planche commence after the ship it in every ready in berth ». Capitaine. Navire prêt à décharger. Avis au consignataire. Preuve faite.* — Lorsque la charte-partie stipule que les jours de planche commencent à courir « after the ship it in every respect ready in berth », et que le capitaine prouve qu'il a dûment communiqué aux consignataires qu'il était prêt à décharger le navire, c'est aux consignataires à démontrer que le navire n'était pas prêt. — Groth c. Brucwilder. — Rotterdam, 27 février 1892, VIII, p. 155.

77. *Déchargement avec célérité. Retard. Preuve. Faute du consignataire. Faute du stevedore placé sous les ordres du capitaine.* — En l'état d'une charte-partie contenant la clause, « the cargo to be discharged as fast as the steamer cam deliver the cargo to be taken from alongside of the ship but the ship to discharge cargo with the use of her steamwinches. The captain to employ the stevedore of the receiver of the cargo at port of discharge at the rate of 10 pence per ton », le capitaine a droit à des surestaries équivalant au nombre de jours que la décharge aurait pu être finie plus tôt. Mais, pour avoir droit à ces surestaries, il ne suffit pas de prouver combien de jours il faut pour décharger le navire et dans quel délai la décharge a été opérée, le capitaine doit prouver également que le retard doit être attribué à une faute du consignataire. La faute du stevedore de ce dernier ne suffit pas, ledit stevedore devant être considéré comme étant au service du capitaine. — Eles Dryden c. Société Joh. Otten en Zoon. — Amsterdam, 26 juin 1891, VII, p. 460.

78. NORVÈGE. — *Retard. Faute commune aux parties.* — Le fréteur a droit anx surestaries pour la moitié du temps employé au chargement au delà du délai stipulé dans la charte-partie, lorsque le retard provient aussi bien du navire que du chargeur. — Christiania, 20 mai 1887, IV, p. 588.

79. TUNISIE. — *Quarantaine. Risque ordinaire de navigation.* — Lorsque la quarantaine ne provient pas d'une cause spéciale au navire ou à la cargaison, on doit la considérer comme un risque ordinaire de navigation pouvant retarder l'arrivée du navire et dont le destinataire n'a pas à répondre. En conséquence, ce dernier ne doit pas en supporter les frais, et il n'a pas davantage à payer de surestaries pour le retard que la quarantaine a fait subir aux opérations de déchargement du navire. — Couitéas c. Cie Danoise de Navigation. — Tunis, 13 mai 1893, IX, p. 88.

CHAPITRE V

Point de départ, calcul et taux des surestaries.

80. ANGLETERRE. — *Lieu d'exécution du contrat. Usages.*— Les usages du lieu où la charte-partie doit s'exécuter régissent la question des surestaries. — Hick c. Tweedy.— Haute-Cour de justice, 9 décembre 1890, VI, p. 474.

Section 1
Point de départ.

81. France. — *Temps des staries déterminé. Mise en demeure.* — Bien que les parties aient eu soin de déterminer que le chargement d'un navire devrait être effectué dans un délai de sept jours courants, « le temps permettant », les surestaries ne prennent cours qu'après que le capitaine a signifié aux chargeurs l'expiration de sa planche. — Cap. Mathews c. Dewulf-Cailleret et fils. — Douai, 20 novembre 1887, III, p. 410.

82. *Cargaison à ordre. Avis d'arrivée. Délai. Télégramme. Transmission tardive.* — Quand la charte-partie d'un navire, porteur d'une cargaison à ordre, stipule que, « à son arrivée à un port déterminé, le capitaine doit aviser de suite le destinataire, afin d'être fixé sur le port de déchargement ; qu'un délai de 48 heures est convenu pour cet échange d'avis et que, passé ce délai, des surestaries sont dues au navire », il y a lieu d'interpréter la clause en ce sens : 1o Que le délai convenu commence à courir au moment où le capitaine dépose au télégraphe la dépêche donnant avis de son arrivée, et non au moment où cette dépêche parvient au destinataire ; 2o que toute heure d'attente excédant le délai convenu donne droit, en faveur du navire, au paiement de surestaries, le destinataire justifiât-il de retards dans la transmission des dépêches dus à des troubles atmosphériques. — Joyau c. Vincent. — Nantes, 6 juin 1888, IV, p. 555.

83. *Marchandise offerte avant midi.* — Quand un capitaine a mis la marchandise à la disposition des réclamateurs avant midi et que le déchargement n'a été commencé que le lendemain, les réclamateurs doivent subir les conséquences de cette demi-journée de retard et payer les surestaries qui en sont résultées, s'ils ne justifient d'aucun empêchement dû à un cas de force majeure ou à un fait indépendant de leur volonté. — Cap. Lambert c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 558.

84. *Navire consigné aux affréteurs. Courtier choisi par le capitaine. Affréteurs. Avis du déchargement. Signification. Point de départ.* — Lorsqu'aux termes de la charte-partie, le navire est consigné aux affréteurs au port de décharge, le capitaine, qui, contrairement à cette clause, a employé un courtier de son choix, doit subir les conséquences du retard occasionné par cette violation de contrat. En pareil cas, et en l'absence d'un délai préfixe de déchargement, les affréteurs qui ont été mis, par la sommation de décharger, dans la nécessité d'aviser le capitaine que le déchargement commencerait dans les quarante-huit heures et de lui signifier cet avis, ne sont tenus des surestaries que du jour où ils se sont ainsi engagés à commencer le débarquement. — Saint frères c. cap. Curry. — Cassation, 28 mars 1893, VIII, p. 641.

85. Belgique. — *Mise en demeure.* — Un protêt est nécessaire de la part du capitaine pour faire courir les surestaries. — Cap. Schmidt c. Pecher et Cie; — Anvers, 2 mai 1887, III, p. 339. — Cap. José c. Kennedy Hunter; — Anvers, 21 septembre 1885, I, p. 398.

86. *Temps des staries déterminé. Protêt signifié au début. Nouvelle mise en demeure.* — Quand un délai d'usage a été stipulé pour le déchargement, le capitaine, pour pouvoir réclamer des surestaries, doit protester à l'expiration du délai d'usage ; le protêt fait au commencement des staries est inopérant. — Cap. Stevens c. Fauvety et Cie. — Anvers, 2 mars 1887, III, p. 468.

87. *Calcul par demi-journées. Mise en demeure avant midi.* — Une mise en demeure, signifiée avant midi, est opérante pour faire courir les surestaries pour l'après-midi. Il suffit, en effet, que la mise en demeure soit préalable, et la jurisprudence admet que les surestaries soient comptées par demi-journées. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 71.

88. *Refus des connaissements. Mise en demeure. Nécessité.* — La réclamation pour surestaries, après le chargement terminé, basée sur ce que le fréteur aurait refusé de remettre au batelier des connaissements conformes aux conventions, constitue une véritable demande en dommages-intérêts, qui est non recevable faute de mise en demeure. — Sporck c. Heuschen. — Bruxelles, 27 juillet 1893, IX, p. 266.

89. *Mise en demeure. Signification par huissier.* — La mise en demeure nécessaire pour faire courir les surestaries ne doit pas être signifiée par le ministère d'huissier. — Ant. Dom. Bordes et fils et Auguste André c. Société des Batignolles.— Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

90. Danemark.— *Protêt au cours du débarquement. Inutilité.* — Le capitaine n'a pas besoin, pour conserver son droit aux surestaries, de faire un protêt pendant le déchargement, lorsque les jours de planche sont excédés. — Fagerlund c. Olsen.— Soog-Handelsret, 28 mai 1884, II, p. 360.

91. Egypte. — *Mise en demeure. Nécessité. Usage d'Alexandrie.* — Les surestaries ne courent que s'il y a eu mise en demeure. Ce principe est consacré par les usages de droit maritime à Alexandrie et est conforme au texte de l'article 178 du Code civil, les surestaries constituant des dommages-intérêts. — Stumore et Cie. c. Behrend et Cie. — Alexandrie, 3 décembre 1892, VIII, p. 414.

92. Italie. — *Déchargement à tant de tonnes par jour. Retard. Mise en demeure. Nécessité.* — La clause du contrat d'affrètement, d'après laquelle le déchargement devait s'exécuter à raison de tant de tonnes par jour, ne crée pas une obligation à terme fixe et précis ; et, par suite, le capitaine qui n'a pas mis le destinataire en demeure n'a pas le droit de réclamer des surestaries. — Raggio c. Raeburn et Verel. — Casale, 27 décembre 1892, VIII, p. 716.

93. Tunisie. — *Jours courants et réversibles. Mise en demeure. Nécessité.* — Lorsque la charte-partie stipule des jours courants et réversibles pour le chargement et le déchargement, une sommation est indispensable pour faire courir les surestaries. — Cap. Tricae c. Couitéas. — Tunis, 5 février 1891, VI, p. 597.

Section 2
Calcul.

94. France. — *Clause « temps permettant.» Chargement de fruits. Jours de pluie.* — Pour un chargement de fruits, les jours pluvieux sont considérés comme non ouvrables quand il est convenu que la planche court seulement « temps permettant ». — Cap. Wug c. Gustave Dinoir et Société des Exploitations de figues de Villanova de Portimas. — Dunkerque, 28 février 1893, IX, p. 728.

95. *Délai. Usages du port de charge. Vapeurs. Usage de St-Nazaire.* — En l'absence de fixation, par la convention des parties, du nombre de jours de starie et du taux des surestaries, il faut suivre les usages du port de charge, de Saint-Nazaire dans l'espèce. Les usages de Saint-Nazaire pour les vapeurs fixent le délai des staries à 200 tonneaux par jour. — Brostrom et Cie c. Brown. — Hâvre, 24 juillet 1888, IV, p. 289.

96. *Dernier jour des surestaries. Faible partie de cette journée employée.* — Il n'y a pas à tenir compte du dernier jour du déchargement, lorsqu'on n'a employé qu'une très faible partie de cette journée, notamment lorsque, le déchargement s'effectuant même la nuit, les travaux ont été terminés le dernier jour, à quatre heures du matin. — Cap. Kneebone c. Dreyfus frères et Cie, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

97. *Jour du dépôt du manifeste.*— Lorsque des délais de starie ont été convenus, le capitaine, dont le navire est arrivé à destination alors que ces délais ont déjà été épuisés dans un autre port, a le droit de comprendre le jour du dépôt du manifeste en douane dans le calcul des surestaries, malgré l'usage qui ne compte pas ce jour comme utile pour le débarquement. — Cap. Ollivier c. Waller. — Marseille, 3 juin 1893, IX, p. 212.

98. *Journée commencée.* — Dans le calcul des surestaries, toute journée commencée est comptée comme entière. — Joyau c. Vincent.— Nantes, 6 juin 1888, IV, p. 555.

99. *Jours fériés.* — Les jours fériés ne doivent pas être compris dans le calcul des surestaries. — Cie Lambert c. Génestal et Delzons. — Rouen, 5 janvier 1887, II, p. 558.

100. *Jours supplémentaires « en cas de besoin.*— Lorsque, aux termes des accords entre l'armateur et les réclamateurs, il est stipulé que ces derniers auront, en outre du délai imparti par la charte-partie, deux jours supplémentaires pour débarquer,

mais seulement en cas de besoin, c'est aux réclamateurs, et non au capitaine, qu'il appartient de décider si les jours supplémentaires employés au déchargement étaient ou non nécessaires. — The Gwentland Steamship c. Société des Grands Moulins de Corbeil. — Rouen, 29 avril 1891, VII, p. 25.

101. *Trajet du port de relâche au port de déchargement.* — Ne doit pas être compris dans le calcul des surestaries le temps nécessaire au steamer pour monter de Pauillac à Bordeaux. — Bigourdan et Brunet c. cap. Langley. — Bordeaux, 18 août 1882, IV, p. 400.

102. *Rachat de planche. Jours fériés.* — Lorsqu'il a été convenu que les jours de planche gagnés par le réclamateur seraient calculés comme pour les surestaries et que, parmi les jours effectivement gagnés, il se trouve un dimanche, ce dimanche doit être compris dans le calcul du « dispatch money », et le réclamateur a le droit de réclamer l'indemnité convenue, pour ce dimanche aussi bien que pour les jours ouvrables. — Cap. Hoggarth c. Hutter. — Dunkerque, 15 avril 1886, II, p. 548.

103. Allemagne. — *Heure de la cessation du travail. Déchargement une demi-heure après.* — L'usage autorisant à dépasser de quelques instants le moment précis de la cessation du travail dans un port, on ne peut faire entrer dans le calcul des surestaries la demi-heure de travail employée au déchargement après ce moment. — Cap. Moriès c. Sanders et Cie. — Tribunal sup. hanséatique, 6 février 1886, II, p. 452.

104. Angleterre. — *Défaut de convention. Base. Jauge brute.* — A défaut de stipulation expresse contraire, il ne faut envisager, pour le calcul des surestaries, que le tonnage brut d'un vapeur, et non sa jauge officielle. — Francis et Cie c. While et Cie. — Haute-Cour de Justice, 2, 3, 5 mai 1894, X, p. 296.

105. *Journée commencée.* — Quand la charte-partie ne prévoit pas de surestaries par heure, chaque jour de surestaries commencé doit être payé en entier. — Hans Nyholn c. Frank Quarton. — Cour du Shérif de Kirkealdy, 20 février 1889, V, p. 83.

106. *Jour de fête. Lundi de Pentecôte.* — Le lundi de la Pentecôte est un jour férié, en vertu d'un usage général, mais pas le mardi. — Dixon, Robson et Co c. Guéret et Cie. — Cour du Cté de Newport, 28 juillet 1890, VI, p. 303.

107. Belgique. — *Mardi-gras.* — L'après-midi du mardi-gras ne compte pas dans le calcul des surestaries, sans distinguer si le déchargement doit se faire au moyen d'un élévateur ou par brigades. — Cap. Hunter c. Banque de Wolf et Witthoff et Cie. — Anvers, 6 juin 1892, IX, p. 584.

108. Danemark. — *Journée commencée.* — L'indemnité de surestaries doit être payée pour un jour entier, bien que l'on n'ait excédé le délai du chargement que de 3 heures. — Ems c. Cie des Moulins à vapeur de Copenhague. — Copenhague, 19 juin 1889, VI, p. 333.

109. *Jours fériés. Retard.* — Lorsque, par suite de retard, il est survenu une série de trois jours fériés avant que le chargement ait pu commencer, les surestaries sont dues néanmoins pour ces trois jours. — Copenhague, 25 janvier 1893, IX, p. 772.

110. Italie. — *Heures de travail. Mauvais temps.* — Pour le calcul des surestaries, on doit tenir compte non seulement des journées, mais encore des heures de travail ; aussi, comme il est difficile de reprendre le travail immédiatement après la fin du mauvais temps, le juge peut faire une certaine déduction au profit de l'affréteur. — Costa et Filipponi c. Liceti. — Gênes, 15 décembre 1893, IX, p. 783.

111. Tunisie. — *Jours fériés.* — Lorsque les jours fériés sont exclus des staries, ils doivent l'être aussi des surestaries. — Tunis, 13 octobre 1892, VIII, p. 171.

Section 3.
Taux.

112. France. — *Défaut de convention. Usages du port de charge.* — En l'absence de fixation par la convention des parties du taux des suresries, il faut suivre les usages du port de charge. — Brostrom c. Brown. — Hâvre, 24 juillet 1888, IV, p. 289.

113. *Vapeur.* — Les surestaries à accorder à un navire à vapeur doivent être fixées à 75 centimes par tonneau de jauge et par jour, alors même qu'il

s'agirait d'un navire à vapeur chargé de marchandises. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconnet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

114. *Vapeurs. Usages de Bordeaux.* — D'après les usages de Bordeaux, le taux des surestaries pour les vapeurs est d'un franc par tonneau de jauge brute et par jour.— Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

115. *Vapeurs. Usages de Saint-Nazaire.* — Les usages de Saint-Nazaire pour les vapeurs fixe le taux des surestaries à 0,75 c. par tonneau et par jour. — Brostrom et Cie c. Brown. — Hâvre, 24 juillet 1888, IV, p. 289.

116. *Abordage. Surestaries. Usages du Hâvre.* — Lorsque l'abordage a été reconnu fortuit, le navire abordeur indûment saisi a droit à des surestaries, qu'il y a lieu de fixer, suivant l'usage du Hâvre, à 75 cent. par tonneau de jauge et par jour. — Cap. Lemerrer et Dubuisson c. cap. Seymo. — Hâvre, 7 ; Rouen, 23 février 1891, VI, p. 650.

117. *Abordage. Chaland. Indemnité de chômage.* — L'indemnité de 50 cent. par tonneau et par jour, ordinairement allouée en cas d'abordage maritime au navire abordé, ne peut être réclamée par des chalands. Il ne peut être alloué aux chalands qu'une indemnité de chômage à arbitrer suivant les circonstances. — Cie Générale de Transports c. Messageries Nationales et Assureurs.— Hâvre, 25 août 1890, VI, p. 431.

118. Angleterre. — *Défaut de convention. Usage du lieu de destination.* — Les usages du lieu où la charte-partie doit s'exécuter régissent la question de la planche et des surestarie . — Hick c. Tweedy et Cie. — Cour sup. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

119. Belgique. — *Bateau d'intérieur.* — Pour un bateau d'intérieur jaugeant de 200 à 300 tonneaux, il y a lieu de fixer l'indemnité de surestaries à 6 centimes par tonneau et par jour. — Lissnyder c. Corrado Pernish et Cie. — Anvers, 27 février 1885, I, p. 539.

120. *Bateau rhénan. Usage d'Anvers.* — Il y a lieu de fixer la surestarie d'un bateau rhénan de 400 à 500 tonnes à 10 centimes par tonne et par jour. — Anvers, 27 juin 1893, IX, p 590.

121. *Vapeur de 400 à 500 tonnes.* — Il y a lieu de fixer à 50 centimes par tonneau et par jour l'indemnité de surestaries pour un steamer de 400 à 500 tonneaux.— Halverson c. Walford et Cie. — Anvers, 2 décembre 1886, III, p. 89.

122. *Voiliers. Usages d'Anvers.* — Le taux moyen usuel d'Anvers pour les surestaries à allouer à un voilier jaugeant 1387 tonnes register est de 25 centimes par tonne et par jour. — Cap. Mac Leod c. Van Maenen et Van den Broeck. — Anvers, 10 avril 1891, VII, p. 72.

123. Norvège. — *Convention obscure. Loi du lieu du contrat.* — Si les termes d'une charte-partie ne sont pas clairs sur le taux des surestaries dues pour retard dans le chargement, on doit appliquer les dispositions de la loi norvégienne à cet égard, lorsque la charte-partie est passée en Norvège et que le chargement se fait également en Norvège. Peu importe qu'il y ait dans la charte-partie une clause fixant d'une manière générale les surestaries à un taux plus élevé que la loi norvégienne, si l'on peut interpréter cette clause en ce sens qu'elle ne viserait que les surestaries dues pour retard dans le déchargement ; on comprend que ce taux soit plus élevé si le déchargement doit s'opérer à l'étranger, où l'armateur peut avoir à payer des frais plus considérables. — Christiania, 20 février 1885, II, p. 614.

124. Tunisie. — *Port de la Goulette. Absence d'usage. Tribunaux. Fixation.* — Quand la charte-partie est muette sur le taux des surestaries, on doit s'en rapporter aux usages du port de débarquement. Mais lorsque, comme à la Goulette, il n'existe pas sur ce point d'usage constant et précis, le tribunal doit juger d'après les circonstances, en tenant compte notamment du tonnage du navire, du personnel qui le monte et de la destination dudit navire. — Tunis, 13 octobre 1892, VIII, p. 171.

125. *Vapeur de 384 tonnes.* — Pour un vapeur de 384 tonneaux, affecté au transport des marchandises, les surestaries peuvent être fixées à 75 centimes par tonneau de jauge et

par jour. — Tunis, 13 octobre, 1892 VIII, p. 171.

CHAPITRE VI

De la responsabilité des surestaries.

126. FRANCE. — *Affréteur.* — Lorsque le destinataire refuse de prendre livraison de la marchandise, le capitaine a le droit de se retourner contre l'affréteur pour le paiement du fret et des surestaries. — Cap. Patronas c. Syndicat d'exportation des charbons et Tricon et Cie. — Aix, 8 juin 1886, II, p. 410.

127. *Surestaries reconnues dans le connaissement par le mandataire de l'affréteur. Obligation de ce dernier.* — Lorsque le mandataire de l'affréteur a reconnu sur les connaissements qu'il y avait lieu d'accorder un demi-jour de surestaries au capitaine, l'affréteur ne saurait se soustraire à l'exécution de cette obligation. — Cap. Cook c. Anquetil et Cotillon. — Rouen, 14 avril 1886, III, p. 43.

128. *Jours de planche réversibles au port de charge. Chargeurs. Garantie.* — Lorsqu'il a été stipulé un certain nombre de jours de planche pour charger et décharger, les chargeurs qui les ont épuisés sont garants des surestaries vis-à-vis des réclamateurs. — Cap. Flett c. Génestal et Delzons, Collet et Piganiol. — Hâvre, 6 novembre 1888, IV, p. 425.

129. ANGLETERRE. — *Berth bill of lading. Affréteur. Responsabilité. Limite.* — Aux termes du *berth bill of lading* de 1885, la responsabilité de l'affréteur, en ce qui concerne les surestaries, cesse dès que le navire est entré au port de déchargement. — Hick c. Rodocanachi et Raymond Reid. — Haute-Cour de justice, 10 février 1891, VI, p. 710.

130. *Clause exonérant les affréteurs dès que le navire a reçu un chargement suffisant à garantir le fret.* — Lorsque la charte-partie stipule que la responsabilité des affréteurs cessera dès qu'un chargement suffisant à garantir le fret sera mis à bord, le capitaine ne peut exercer aucun recours contre l'affréteur pour le paiement des surestaries. — Gardiner c. M. Farlane. — Cour de session d'Edimbourg, 28 février 1889, V, p. 85.

131. BELGIQUE. — *Recours de l'affréteur contre le sous-affréteur. Action directe.* — Le recours de l'affréteur d'un navire contre le sous-affréteur, du chef de surestaries encourues au port de reste, n'est pas subordonné à une action préalable de l'armateur; l'affréteur puise son droit dans la commission d'affrètement, et l'armateur ayant une action contre lui, il lui est loisible de sauvegarder ses droits contre le sous-affréteur. — Bordes et fils et Auguste André c. Société des Batignolles. — Anvers, 14 janvier 1891, VI, p. 576.

132. *Mise en demeure. Nom du chargeur. Affréteur. Dénonciation à l'armateur. Signification au chargeur. Validité.* — Quand l'affréteur a fait connaître à l'armateur le nom du chargeur de la cargaison, celui-ci est considéré comme le mandataire direct, ou par substitution, de l'affréteur; une mise en demeure signifiée au chargeur doit, dès lors, par fiction légale, être considérée comme ayant été faite à l'affréteur. Elle ne peut avoir, au point de vue des dommages-intérêts, un effet rétroactif; statuer autrement serait assimiler entièrement dans ses effets juridiques la demeure par interpellation et la demeure par échéance du terme, et supprimer de fait la distinction que la loi a établie entre elles. — Bakker c. Defever et Cie. — Anvers, 14 juillet 1892, VIII, p. 593.

133. ITALIE. — *Destinataire. Responsabilité personnelle.* — Au regard du capitaine et de l'armateur, c'est le destinataire qui est personnellement responsable du paiement des surestaries, alors même qu'il est indiqué, au dos du connaissement, comme chargé d'effectuer le débarquement du navire. — White c. Copello. — Gênes, 1er avril 1890, VI, p. 84.

134. NORVÈGE. — *Destinataire. Responsabilité personnelle.* — L'action en réclamation de surestaries comme du fret et des autres frais grevant la cargaison peut être intentée contre le destinataire personnellement, à partir du moment où il a été mis en possession de la cargaison. — Cie de l' « Emma » c. Gjœger. — Christiania, 1er novembre 1889, VII, p. 357.

135. *Clause « les staries doivent être réglées dans le lieu où elles sont dues ». Interprétation.* — Lorsque la

charte-partie stipule que l'affréteur n'est point responsable de l'indemnité des staries en Angleterre et que les staries doivent être réglées dans le lieu où elles sont dues, le capitaine qui n'a pas agi contre le chargeur, en Angleterre, n'a pas de recours contre l'affréteur destinataire ni de droit réel sur la cargaison. — Christiania, 15 décembre 1886, IV, p. 584.

136. SUÈDE. — *Affrètement. Mandataire de l'armateur. Clause d'exonération des surestaries. Armateur engagé.* — Le représentant de l'armateur, qui a inséré, dans un contrat d'affrètement conclu pour le compte de ce dernier, une clause d'exception, telle que l'exonération pour le chargeur de toute responsabilité à raison de surestaries, a engagé valablement son mandant, qui, en lui donnant le pouvoir de fréter le navire, est censé le lui avoir donné sans restrictions, par cela seul qu'il ne lui a pas positivement interdit les dispositions dont il prétend méconnaître la validité. — Schlyter c. Johnsson. — Stockolm, 24 février 1892, IX, p. 787.

137. TUNISIE. — *Connaissement. Absence de mention. Capitaine. Réclamation. Destinataire. Irresponsabilité.* — Le capitaine ne peut réclamer au destinataire une indemnité pour surestaries au port de charge, si le connaissement remis à ce dernier est muet sur la question des surestaries. Un simple renvoi aux clauses de la charte-partie ne saurait suffire pour obliger le destinataire au paiement de ces surestaries. — Cap. Kutzuleris c. Société des Batignolles et Metzelis. — Tunis, 21 février 1889, V, p. 130.

CHAPITRE VII

Des demandes en paiement et de la garantie des surestaries.

138. FRANCE. — *Capitaine. Demande de surestaries. Planche au port de charge. Point de départ. Preuve à faire.* — C'est au capitaine à établir le point de départ de sa planche au lieu de charge, pour pouvoir réclamer ses surestaries au port de déchargement. — Cap. Wuy c. Gustave Dinoir et Société des exportations de figues de Villanova de Portimes. — Dunkerque, 18 février 1893, IX, p. 728.

139. *Capitaine étranger. Demandeur. Tribunal français. Déboutement. Défendeur. Demande reconventionnelle en surestaries. Compétence des juges saisis.* — Le tribunal français, devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur, le condamner à des dommages-intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire. — Cap. Vasco c. cap. Watson et Taconet. — Hâvre, 13 juin 1892, VIII, p. 79.

140. ALLEMAGNE. — *Demande de surestaries. Refus. Dépôt en mains tierces.* — La demande d'indemnité de surestaries ne peut être écartée sous prétexte que les surestaries auraient pu être évitées en déposant les marchandises conformément à l'article 602 du C. de commerce.— Cap. Iverson c. Gaertner. — Trib. sup. hanséatique, 20 mai 1885, II, p. 57.

141. ANGLETERRE. — *Armateur. Droit réel sur la cargaison. Perte. Berth bill of lading.* — Le berth bill of lading ne donne plus à l'armateur de droit réel sur la cargaison pour les surestaries. — Hick c. Rodocanachi Sons C° et Raymond Reid. — Haute-Cour de justice, 19 février 1891, VI, p. 710.

142. BELGIQUE. — *Capitaine. Arrêt du déchargement. Droit d'exiger une garantie.* — Lorsque le navire est en surestaries, le capitaine a le droit d'arrêter le déchargement en attendant qu'une garantie lui soit fournie, et les surestaries continuent de courir. — Cap. Miller c. Dreyfus et Cie. — Anvers, 25 janvier 1892, VII, p. 587.

143. *Surestaries au port de charge. Gage sur la cargaison au profit du fréteur.* — Les armateurs ont un gage sur la cargaison pour l'exécution de toutes les obligations des affréteurs, et peuvent conséquemment exiger, soit le payement immédiat des surestaries et frais encourus au port de charge, soit une caution, soit une mention sur les connaissements pour affecter les marchandises chargées au payement de ces sommes. — Paul Koeppe c. Morel Brothers et Cie et Kennedy, Hunter et Cie. — Anvers, 26 mai 1887, III, p. 471.

144. ITALIE. — *Capitaine. Délivrance de la cargaison. Droit de gage.* — Le capitaine perd tout droit de gage sur la cargaison pour le paiement du fret et des surestaries par la délivrance qu'il en fait aux différents réceptionnaires, la possession étant une condition essentielle pour prétendre à un droit réel de gage. Il ne subsiste plus, en pareille hypothèse, pour le capitaine que le privilège établi par les articles 671, 672 du Code de commerce sur les marchandises pendant la quinzaine à compter du débarquement et à condition que la marchandise n'ait pas passé en mains tierces. Mais ce droit ne vise que les frais de transport et de déchargement et non les surestaries. Aussi, le capitaine est sans droit pour faire séquestrer les marchandises.— Nubb Rougier et Cie c. Maho et Cie. — Gênes, 4 février 1888, IV, p. 97.

145. TUNISIE. — *Action du capitaine. Armateur représenté. Appel. Armateur. Déclaration de jugement commun.* — Le capitaine représente de plein droit les armateurs dans les actions qu'il intente dans l'intérêt du navire, et notamment pour obtenir le paiement des surestaries. En conséquence, lorsque le capitaine a obtenu gain de cause, les armateurs ne sont pas recevables à reprendre une nouvelle instance, pour se faire déclarer commun le jugement rendu au profit de leur capitaine, une semblable procédure étant absolument inutile. Il en est ainsi surtout lorsque le jugement obtenu par le capitaine a été frappé d'appel par le chargeur et que l'instance est encore pendante devant la Cour. — Paino et autres c. Lucio Ligresti. — Tunis, 5 octobre 1893, IX, p. 84.

CHAPITRE VIII

De la répartition des surestaries entre les destinataires.

146. FRANCE.— *Plusieurs destinataires. Répartition proportionnelle.* — Lorsqu'un chargement est destiné à plusieurs consignataires, et que des surestaries sont encourues au port de décharge, sans qu'une faute ait été commise par aucun des réclamateurs, ces derniers doivent tous supporter lesdites surestaries, proportionnellement aux quantités de marchandises afférentes à chacun. — Kneebone c. Dreyfus frères et Cie, Féraud, Vagliano et Cie des Docks. — Marseille, 28 janvier 1888, III, p. 597.

147. *Chargeurs séparés. Déchargement simultané.* — Lorsque l'affrètement a été effectué séparément avec deux chargeurs et que néanmoins le déchargement a été fait simultanément, il n'y a pas lieu à surestaries si le délai du déchargement n'a pas dépassé la totalité des jours de planche auxquels chaque chargeur avait droit séparément. — Cap. Theis c. Worms, Josse et Cie. — Bordeaux, 23 mars 1893, IX, p, 28.

148. *Plusieurs consignataires. Consignataire ayant débarqué avant l'expiration des staries. Irresponsabilité.* — Lorsque les marchandises qui composent le chargement du navire sont adressées à divers consignataires, et que l'un d'eux a fini de débarquer sa marchandise avant l'expiration du délai des staries, il ne peut être déclaré responsable du retard du déchargement des autres parties, et le capitaine ne peut lui réclamer de surestaries. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Marseille, 24 mai 1888, IV, p. 170.

149. *Plusieurs consignataires. Consignataire d'une marchandise placée au fond. Clause « recevoir aussi vite que le navire pourra délivrer ».* — Il en est de même du consignataire dont la marchandise est placée au fond du navire, lorsqu'il a stipulé à son profit que son obligation serait de recevoir aussi vite que le navire pourrait lui délivrer la marchandise. — Cap. Newey c. Cie des Docks et autres. — Ibid.

150. BELGIQUE.— *Codestinctaires. Absence de solidarité.* — Il n'existe aucune solidarité entre codestinataires pour le paiement des surestaries, chacun d'eux n'étant tenu en principe que pour une part proportionnelle aux retards qui lui seraient personnellement imputables. En l'absence de solidarité, le capitaine ne peut recourir que contre ceux qui débarquent en surestaries, sans qu'il ait à rechercher s'ils ont employé plus ou moins que la part de temps qui devait leur revenir dans le délai de starie. — Caravias c. Fischer et Cie, Willenz et

Cie. — Anvers, 14 juillet 1892, VIII, p. 127.

151. *Plusieurs destinataires. Délai unique de staries. Retard de certains. Faute des réceptionnaires des couches supérieures. Recours. Protestation préalable.* — Quand les connaissements stipulent un délai unique de starie pour tous les destinataires, le capitaine peut réclamer les surestaries à tous les destinataires qui ont encore de la marchandise dans le navire à l'expiration de la starie, et ce sans qu'il ait à établir une faute dans leur chef et alors même qu'ils auraient été dans l'impossibilité de décharger en temps utile par suite des retards des réceptionnaires des couches supérieures. Ceux qui sont tenus des surestaries dans ces conditions ne peuvent exercer leur recours contre les destinataires supérieurs, que s'ils ont protesté contre eux avant le débarquement de leur partie.— Caravias c. Fischer et Cie, Willenz et Cie. — Ibid.

152. DANEMARK. — *Plusieurs destinataires. Partage.* — Lorsque la charte-partie stipule que le navire sera déchargé en deux jours consécutifs et que le connaissement indique que les destinataires des marchandises arrimées au-dessus devront s'arranger de manière à laisser aux destinataires des autres marchandises un délai suffisant dans le délai fixé, on doit interpréter ces clauses en ce sens que le délai sera partagé entre les destinataires selon la quantité et la nature des marchandises. — Hansen c. Jensen. — Copenhague, 9 juillet 1884, III, p. 358.

153. ITALIE. — *Chargement à cueillette. Répartition. Base.*— Dans le cas de marchandises chargées à la cueillette, les surestaries ne doivent pas se répartir entre les réceptionnaires suivant la plus ou moins grande quantité de marchandises destinées à chacun d'eux, ni d'après le temps effectivement employé pour la réception par chacun d'eux au delà de la part de starie qui lui reviendrait proportionnellement à l'importance du chargement, mais bien en raison du plus ou moins de retard causé par chacun soit par son incurie, soit par son excessive lenteur. — Copello c. Schenone et Thœni et Ravano. — Gênes, 10 février 1893, VIII, p. 603.

154. *Clause de paiement proportionnel. Validité.* — La clause de paiement proportionnel des surestaries ne heurte aucun principe de droit et n'est pas prohibée par la loi. Elle est une conséquence nécessaire du développement pris par le commerce maritime, qui y trouve un avantage dans la diminution du prix du fret. D'autre part, elle constitue une sûreté et une facilité pour le capitaine, pour le paiement des indemnités de retard. Sans elle, en effet, le capitaine se verrait dans la nécessité de perdre beaucoup de temps et de se soumettre à la preuve coûteuse, difficile et presque impossible de la faute spéciale à chacun des destinataires. — Bruna c. Bollati et autres. — Gênes, 8 avril 1890, VI, p. 85.

155. *Plusieurs connaissements. Terme unique de starie. Responsabilité des derniers destinataires.* — Lorsque le capitaine créé plusieurs connaissements se rapportant à différentes parties de marchandises adressées à des destinataires également différents, mais que ces connaissements contiennent une clause assignant à ces destinataires un terme unique pour le chargement de la cargaison tout entière, si ce terme est épuisé par ceux qui ont procédé les premiers au débarquement de leurs marchandises, ceux qui y procèdent les derniers sont responsables vis-à-vis du capitaine du paiement des surestaries, sauf leurs recours contre les premiers. — Cornish c. Scarpa. — Venise, 7 juin 1888, IV, p. 580.

156. *Capitaine. Sommation d'être prêt à décharger. Preuve. Charge des destinataires.* — Lorsqu'il n'y a qu'un réceptionnaire de la cargaison, ou lorsque, au cas où il y en a plusieurs, la marchandise est chargée à cueillette, le capitaine qui réclame des surestaries est tenu de démontrer uniquement qu'il a averti le ou les réceptionnaires d'être prêts à décharger et qu'il s'est trouvé à leur disposition avec les machines et le personnel nécessaires. Pour échapper à cette réclamation, les réceptionnaires doivent donc faire la preuve de l'accomplissement de leurs obligations dans le délai des staries. — Copello, Prève et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, V, p. 558.

157. *Plusieurs destinataires. Som-*

mation de décharger. Communication du plan d'arrimage. Délimitation du délai spécial de starie. Réclamation. Preuve — Quand les marchandises des divers réceptionnaires sont arrimées de telle manière que l'on ne puisse en enlever une sans déranger celles qui sont au-dessus, le capitaine est tenu de porter à la connaissance de tous les réceptionnaires le plan d'arrimage avec toutes les indications de place, de quantité et de qualité des différentes parties, ainsi que le nom des personnes à qui ces marchandises appartiennent, afin que chacun puisse savoir à quel jour et heure précis il doit se présenter à bord du bâtiment et quel délai lui est assigné dans les staries. Si le déchargement n'est pas terminé dans ce délai, le capitaine qui veut réclamer des surestaries contre un ou plusieurs des réceptionnaires doit faire contre chacun une demande exacte, précise, bien déterminée, de façon que chacun puisse se rendre compte de la responsabilité qu'on entend faire peser sur lui. Une demande de surestaries manquant de ces éléments et proposée d'une manière générale doit être rejetée. — Copello, Preve et Cie c. Bruna. — Gênes, 3 décembre 1889, p. 558.

Voir aussi : *Abordage, Affrètement, Allège, Connaissement, Capitaine, Déchargement, Destinataire, Fins de non-recevoir.*

TABLE ALPHABÉTIQUE

Abordage, 116, 117.
Affrètement,8 et s.,49, 54, 56.
Affréteur, 40, 54, 56, 84, 126, 127, 129, 131, 132.
Allège, 1, 40, 49.
Appel, 145.
Arrêt, 12.
Armateur, 132, 136, 141, 145
Arrimage, 33, 73.
Avarie, 52.
Avis, 14, 57, 76, 82, 84.
Bateau d'extérieur,119.
Bateau rhénan, 120.
Berth bill, 129, 141,
Calcul, 2, 87, 94 et s.
Capitaine, 7, 14, 17 et s., 22, 29, 33, 34, 35, 50, 53, 55,58, 60, 65, 75, 84, 137, 138, 142, 145, 156.
Caractère, 3 et s.
Cas fortuit, 16.
Chaland, 117.
Chargement, 8, 11, 13, 50, 51, 56, 57, 67, 75, 130.
Chargement à cueillette, 153.
Chargeur, 43, 50, 53, 64, 75, 128, 132, 147.
Charte-partie, 37, 43, 49, 69.
Chemin de fer, 48.
Chômage, 52, 117.
Clause d'exonération, 130, 136.
Clause pénale, 7.
Compensation, 22.
Compétence, 4, 139.
Connaissement, 9, 78, et s., 88, 127, 137, 155.
Consignataire, 14, 21, 22, 24, 148 et s.
Courtier, 54, 84.
Danube, 59.
Date, 67.
Déchargement, 15 et s., 21 et s., 25, 28, 33, 35, 38, 39, 46, 54, 58 et s., 72 et s., 90, 92, 103, 142, 147, 156, 157.
Délai, 10, 12, 15 et s., 21, 23, 39, 46, 50, 65, 82, 95, 151, 157.
Demande reconventionnelle, 139.
Demi-fret, 32.
Dépôt, 140.
Destinataire, 6, 55, 58, 72, 76, 77, 133, 134, 137, 146 et s
Dimanche, 49.
Docks, 23, 24.
Douane, 11, 36 71.
Echouement, 41.
Empilage, 20.
Encombrement, 19.
Entrepreneur, 24.
Equipage, 25, 63.
Escale, 8.
Etranger, 139.
Faute, 6, 9, 17, 33, 36, 38, 60, 72, 77, 78.
Fin de non-recevoir, 70, 75.
Force majeure, 17, 26, 27, 44 et s., 53.
Frais, 20.
Fret, 3, 9, 65, 70, 130.
Fret mort, 58.
Fret proportionnel, 8.
Fruits, 94.
Gage, 143 et s.
Garantie, 138 et s.
Grève, 26, 27, 44 et s., 51.
Intempéries, 110.
Jauge 104.
Jours courants, 16, 93.
Jours fériés, 99, 102, 106, 109, 111.
Jours supplémentaires, 16.
Jugement, 145.
Lestage, 42, 62.
Lettre, 23.
Lieu d'exécution, 80.
Locomobile, 52.
Loi du lieu du contrat, 123.
Loire, 1.
Mainlevée, 29.
Mandat, 127, 136.
Manifeste, 71, 97.
Manquant, 9.
Marchandises suspectes, 30.
Mardi gras, 107.
Midi, 83, 87.
Mise en demeure, 81, 85 et s., 132, 156, 157.
Mortes eaux, 43.
Nullité, 69.
Ouvrier, 21, 45, 48, 64.
Paiement, 138 et s., 154.
Palan, 24.
Partage, 152.
Pentecôte, 106.
Pesage, 19.
Plan d'arrimage, 157.
Pluie, 64, 94.
Point de départ, 81, et s.
Poids, 9.
Poix, 72.
Port, 10, 14, 21, 28, 39.
Port de charge, 128, 143.
Port de la Goulette, 124.
Port de relâche, 101.
Pourparlers, 9.
Préjudice, 5.
Prêt à la grosse, 31.
Preuve, 6, 7, 59, 75 et s., 138, 156, 157.
Protêt, 86, 90, 151.
Quai, 18, 20, 34, 35, 41, 55.
Quarantaine, 30, 79.
Rachat de planche,102.
Rade d'Anvers, 49.
Réclamateur, 20, 38.
Répartition, 146, et s.
Réserves, 9.
Responsabilité,126 et s.
Retard, 9, 10, 13, 16, 18, 24, 28, 30, 31, 33, 37, 40, 42, 53, 56, 60 et s., 65, 66, 68, 70 et s., 82, 92, 151.
Réversibilité, 128.
Rupture du voyage,32.
Saisie, 29.
Signification, 84, 89. 132.
Solidarité, 150.
Sous-affrètement, 69, 131.
Starie, 11, 12, 14, 17, 37, 76, 81, 86, 128, 135, 138, 148, 151, 155, 157.
Stevedore, 77.
Taux, 1, 112 et s.
Télégramme, 82.
Temps permettant, 94.
Tiers, 140.
Tonne, 92, 121, 125.
Usage, 80, 112, 118, 122.
Usage d'Alexandrie,91.
Usage d'Anvers, 120, 124.
Usage de Bordeaux, 21, 114.
Usage de Saint-Nazaire, 95, 115.
Usage du Hâvre, 116.
Vapeur, 113 et s., 121, 125.
Vente, 74.
Vice de construction, 38.
Voilier, 122.

SURTAXE. — Voir : *République argentine.*

SURTAXE D'ENTREPOT. — Voir : *Connaissement.*

T

TABACS.

1. Egypte. — Décret du 27 avril 1894, modifiant les droits d'entrée. — X, p. 136.

TARE. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Fret.*

TAXE.

1. France. — *Compagnie d'assurances étrangère. Réassurance en France. Loi du 29 juin 1872.* — L'art. 4 de la loi du 29 juin 1872 et l'art. 3 du décret du 6 décembre suivant combinés ne sont pas applicables à une compagnie étrangère qui a établi une agence à Paris et qui fait avec certaines compagnies françaises des traités de réassurance. — Seine, 5 juin 1885, I, p. 230.

TÉLÉGRAPHE.

1. France. — Télégraphie sous-marine. Navires de ce service. Droit pour les ingénieurs d'y embarquer sans contrôle. Défaut d'obligation de produire l'acte de francisation et le congé de ces navires lors de la délivrance des rôles desdits navires. Marins inscrits sur ces rôles dispensés en principe de la revue au bureau de l'inscription maritime. Rôles d'équipage signés par l'ingénieur chef du service. Poursuite spéciale pour les navires précités en cas de contravention (Circ. du 13 juillet 1886).— II, p. 496.

2. Convention internationale du 14 mars 1884, relative à la protection des câbles télégraphiques sous-marins. Exécution. (Circ. min. fr., du 31 juillet).— IV, p. 213.

TEMPÊTE. — Voir : *Congrès de Washington.*

THROUGH BILL.— Voir : *Connaissement, Destinataire.*

TIERCE-OPPOSITION. — Voir : *Abordage maritime, Arrêt, Assureur, Cassation, Navire, Saisie.*

TIERS.—Voir: *Assureur, Assurance maritime, Capitaine, Compagnie de Suez, Connaissement, Manager, Navire, Police d'assurance, Privilège.*

TIERS CONSIGNATAIRE.— Voir : *Capitaine, Chargement, Faillite, Lettre de change, Privilège, Vente.*

TILLAC.—Voir : *Affrètement, Avarie commune, Capitaine, Chargement.*

TIMBRE.

1. France. — Feuilles d'armement. Permis de circulation ou de navigation. Bateaux non pontés. Exemption. (Circulaire du 13 mai 1885). — I, p. 281.

Voir aussi : *Assurance maritime, Bateaux, Bâtiments, Gens de mer, Marine, Rôle d'équipage, Société.*

TIRANT D'EAU.— Voir : *Affrètement, Navire.*

TITRE A ORDRE. — Voir : *Police d'assurance.*

TONNAGE.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Droits de tonnage à St-Pierre. Perception. Douanes (Décret du 18 sept. 1886).— II, p 370.

2. Droits de tonnage au Hâvre

(Décret du 31 juillet 1888). — IV, p. 378.

3. Droit de tonnage à Rochefort (Décret du 23 mai 1887). — III, p. 253.

4. Droits de tonnage à St-Malo, St-Servan et Solidor (Décret du 14 août 1887). — III, p. 387.

5. Droits de tonnage à Dunkerque (Décret du 22 septembre 1888). — IV, p. 379.

6. Décret fixant les droits de tonnage à Nantes (13 juin 1889). — V, p. 309.

7. Décrets relatifs à l'établissement d'un droit de tonnage à St-Raphaël et à Duclair. — IX, p. 792.

8. Taxe de tonnage. Port de Calais (Décret du 4 mars 1895). — X, p. 806.

9. ALLEMAGNE. — Droits. Hambourg. — I, p. 278.

10. PORTUGAL. — Droits de tonnage et d'ancrage (Loi du 23 juin 1888). — IV, p. 220.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

11. FRANCE. — *Procès-verbal d'expertise. Mention au rapport de mer. Equivalence.* — La production d'un procès-verbal d'expertise, relative à la capacité du navire, peut être suppléée par la mention de cette expertise dans le rapport de mer. — Cie Commerciale française c. Cotesworth. — Paris, 15 novembre 1894, X, p. 747.

12. *Navire transportant des passagers. Loi du 29 juillet 1881. Exemption du droit de quai. Chargement inférieur au dixième du tonnage légal.* — L'article 7 de la loi du 29 juillet 1881, qui a soustrait à la taxe fixe de quai par tonneau de jauge, imposée par l'article 6 de la loi du 30 janvier 1872 aux navires de tout pavillon, les navires affectés au transport des voyageurs, et les a soumis simplement à un droit de quai à raison du nombre de leurs passagers et de la quantité des marchandises qu'ils apportent, à la condition que le poids de ces dernières, calculé sur le pied de 500 kilogr. par tonneau, soit inférieur au dixième du tonnage légal, vise non seulement les marchandises débarquées, mais la cargaison tout entière. — The Pacific Steam Navigation c. Douane. — Cassation, 20 mars 1894, X, p. 11.

13. *Droits de tonnage. Surtaxe. Contributions indirectes. Tribunaux civils. Compétence.* — Une surtaxe de droits de tonnage que la chambre de commerce d'une ville a été autorisée à percevoir dans le port de cette ville pour subvenir aux frais de construction de grues et hangars dont l'établissement lui a été concédé par décret, a tous les caractères des contributions indirectes. Par suite, le contentieux qui se rattache à sa perception, notamment une action en décharge et restitution intentée à la Chambre de Commerce, échappe à la compétence du tribunal de Commerce et doit être porté devant les tribunaux civils, conformément à la loi des 7-11 septembre 1790. — Cie South-Eastern-Rail-way c. Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer. — Cassation, 19 mars 1890, V, p. 613.

14. *Navire anglais. Tonnage moindre de 80 tonneaux. Port français. Droit de pilotage. Loi du 30 janvier 1893.* — L'article 7 de la convention de 1882 entre la France et l'Angleterre, d'après lequel les navires des deux nationalités et leur cargaison jouissent du même traitement dans les ports des deux nations, n'est pas abrogé, mais, au contraire, complété par l'article 8 de la loi du 30 janvier 1893, qui accorde la franchise du pilotage, au-dessous d'un certain tonnage, aux navires français seulement. En conséquence, le navire anglais, d'un tonnage moindre de 80 tonneaux, qui s'est passé de pilote pour sortir d'un port français, ne saurait être tenu de payer le pilotage dont il n'a pas usé, sous prétexte que, le pilotage étant obligatoire, le paiement en serait dû dans tous les cas. — Rabère c. Godet. — Bordeaux, 22 juin 1893, IX, p. 208.

15. ANGLETERRE. — *Surestaries. Calcul. Absence de stipulation. Tonnage brut.* — A défaut de stipulation expresse contraire, il ne faut envisager, pour le calcul des surestaries, que le tonnage brut d'un vapeur, et non sa jauge officielle. — Francis et Cº c. While et Cº. — Haute Cour de justice, 3, 4, 5 mai 1894, X, p. 296.

Voir aussi : *Abordage maritime*,

Affrètement, Affréteur, Armateur, Bois du Nord, Capitaine, Fin de non-recevoir, Fret, Jauge, Navire, Port, Starie.

TONNE. — Voir : *Mesure étrangère.*

TORPILLES.

1. FRANCE. — Les torpilles et le droit des gens (M. Desjardins). — II, p. 85.

TOUAGE.

1. FRANCE. — *Compagnie de touage. Sinistre. Responsabilité. Base.*— Les dispositions des art. 1782, 1783 et 1784 du Code civil, concernant la responsabilité des voituriers, ne sont pas applicables à une compagnie de touage, à laquelle ne sont pas confiées les marchandises transportées et qui ne s'engage à fournir que la traction. Une telle compagnie n'est, en cas de sinistre, responsable que de sa faute dans les termes des art. 1382 et 1383 du Code civil. — Cie de navigation du Hâvre à Paris et à Lyon c. Cie de touage de la haute Seine. — Paris, 16 avril 1886, II, p. 154.

TOURTEAUX. — Voir : *Connaissement.*

TRAITE.

1. FRANCE. — *Avances au capitaine. Droit pour le consignataire de les prélever sur le fret.* — Le consignataire d'un chargement, affréteur du navire, est en droit, lorsque le chargement a été réellement fait par son correspondant et pour son compte, de se faire rembourser par prélèvement sur le fret le montant des avances faites au capitaine. Il en est ainsi surtout, lorsque les avances ont été faites en vertu de la charte-partie, et qu'il est porteur des reçus du capitaine. — Simmonds c. Morin et Brown. — Hâvre, 20 janvier 1885, I, p. 142.

2. *Traites documentaires. Privilège. Antériorité sur le consignataire des marchandises.* — Le porteur ou bénéficiaire de traites documentaires, c'est-à-dire de traites auxquelles sont attachés des connaissements, a privilège sur les marchandises représentées par ces connaissements jusqu'à concurrence du montant de ces traites. Le privilège du porteur des traites documentaires doit s'exercer par préférence aux droits que le tiré, consignataire de la cargaison, pourrait faire valoir à raison de ce que le chargement aurait été fait pour son compte ou qu'il aurait antérieurement accepté des traites fournies sur lui par l'expéditeur, et dont le chargement devait être la provision. Mais le consignataire du chargement qui a accepté des traites du chargeur tirées à l'encontre du chargement, lorsque le chargement était la provision spéciale de ces traites, est en droit de se faire remettre le net produit des marchandises excédant la somme nécessaire à l'acquit des traites documentaires. — Simmonds c. Morin et Brown. — Hâvre, 20 janvier 1885, I, p. 142.

3. ANGLETERRE. — *Traites documentaires. Privilège.* — La marchandise remise au destinataire ne lui arrive que sous réserve des droits réels qui ont pu la frapper antérieurement au bénéfice de tiers, notamment au profit du banquier qui a fait des avances sur cette marchandise en exigeant la remise des traites et des documents. — Chartered Bank of India. Australia & China c. Fernic et Sons, — Haute Cour de justice, 27 octobre 1886, II, p. 577.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Compétence, Connaissement, Connexité, Faillite, Lettre de change, Manager, Privilège, Usage, Vente, Vente coût, fret et assurance.*

TRAITÉ.

CHAPITRE I

Législation.

1. FRANCE. — France et Corée. Commerce et navigation. Traité du 4 juin 1886. Promulgation (Décret du 1er juin 1887). — III, p. 390.

2. Traité de commerce et de navigation avec l'Equateur. — IV, p. 106.

3. Traité de commerce et de navigation avec la République Dominicaine (Circ. du 30 juin 1887). — IV, p. 485.

4. Traité de commerce et de navi-

gation avec le Mexique (Circ. du 2 juin 1888). — IV, p. 493.

5. Convention entre la France et l'Angleterre sur le sauvetage et l'assistance en mer (23 octobre 1889). — V, p. 704.

6. ESPAGNE. — Traité de réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles espagnoles. — VII, p. 220.

7. GRÈCE. — Traité de commerce et de navigation avec l'Italie. Dénonciation (Note du gouv. hellénique des 4-16 mai 1888). — IV, p. 380.

8. ITALIE. — Traité de commerce entre l'Espagne et l'Italie. Prorogation (Ord. roy. italienne du 10 juillet 1887). — III, p. 255.

9. Traité de commerce et de navigation avec la République de Transvaal (10 septembre 1888). — IV, p. 614.

10. ITALIE ET BULGARIE. — Convention internationale des 29 et 30 décembre 1892. — VIII, p. 499.

11. ITALIE ET ROUMANIE. — Convention internationale du 11 décembre 1892. — VIII, p. 497.

12. MEXIQUE. — Traité de commerce et de navigation avec la Suède et la Norvège (15 décembre 1885). — III, p. 793.

13. RUSSIE. — Convention provisoire de commerce entre la Russie et l'Autriche-Hongrie. — X, p. 135.

14. TRANSVAAL. — Traité de commerce avec l'Italie (10 septembre 1888). — IV, p. 614.

CHAPITRE II

Jurisprudence.

15. FRANCE. — *Traité de Francfort. Art. 11. Douane. Bénéfice de la nation la plus favorisée.* — L'art. 11, du traité de Francfort, ne s'applique qu'aux questions douanières, et l'étranger allemand cité en France ne peut invoquer le bénéfice du traitement de la nation la plus favorisée, notamment de la Suisse. — Génestal et Delzons c. l'Oberrheinische Versicherungs Gesellschaft. — Rouen, 20 janvier 1890, V, p. 628.

16. *Traités franco-italiens. Jugement italien. Exéquatur. Régularité de la citation. Défendeur non résidant. Assignation spéciale.* — D'après les traités conclus entre la France et l'Italie, les Cours d'appel françaises, appelées à rendre exécutoire un jugement émané d'une juridiction italienne, ont à rechercher, entre autres choses, si la partie défenderesse a été régulièrement citée en justice. Et c'est au point de vue de la législation italienne que le juge français doit se placer pour l'appréciation de cette question de régularité de la citation au défendeur. Spécialement, les articles 141 et 142 du Code de procédure civile italien, exigeant que celui qui n'a ni résidence, ni domicile, ni demeure en Italie, soit assigné au moyen : 1° d'une affiche de la copie de l'exploit de l'assignation, apposée à la porte du lieu où siège l'autorité judiciaire saisie de la demande ; 2° de l'insertion de l'extrait de l'assignation dans un journal d'annonces judiciaires ; 3° du dépôt au parquet d'une copie de cette assignation, pour être transmise par les soins du ministère public au ministre des affaires étrangères, l'exéquatur en France ne peut être accordé à un jugement rendu par défaut par un tribunal italien contre un individu domicilié et résidant en France et à l'égard duquel aucune des formalités ci-dessus n'a été observée. — Jésu c. Constantinidès. — Aix, 16 janvier 1894, IX, p. 725.

17. *Traité franco-russe de 1874. Clause relative à l'intervention des consuls. Portée.* — La clause du traité de commerce franco-russe du 17 juin 1874 (art. 10), aux termes de laquelle les consuls de Russie peuvent accompagner les capitaines appartenant à leur nationalité dans les bureaux d'administration français, pour leur servir d'interprètes et d'agents, dans les affaires qu'ils auront à suivre ou les demandes qu'ils auront à former, sauf dans les cas prévus par les lois commerciales des deux pays aux dispositions desquelles la présente clause n'apporte aucune dérogation, cette clause n'a pas eu pour effet d'abroger l'article 80 du Code de Commerce en faveur des capitaines de navires pouvant se réclamer de cette clause et de les dispenser de recourir au ministère des courtiers maritimes pour les déclarations en douane ou pour toute autre opération rentrant dans la conduite du navire. — Colombier c. Godet. — Bordeaux, 3 août 1892, VIII, p. 46.

18. *Traité franco-anglais du 28 fé-*

vrier 1882. Opération de conduite. Capitaine anglais. Art. 88 du Code de Commerce.— Si l'article 9 du traité de commerce et de navigation du 1er avril 1874, entre la France et la Russie, autorise les capitaines de leurs bâtiments à se servir, pour les opérations de conduite dans leurs ports respectifs, soit de leurs consuls, soit d'expéditionnaires désignés par eux-mêmes, c'est sous réserve des dispositions spéciales édictées par les Codes de Commerce de chaque nation. En conséquence, le traité franco-anglais du 28 février 1882, ayant assimilé à ce point de vue des navires anglais aux navires russes, les capitaines des navires anglais doivent se conformer à l'article 80 de notre Code de Commerce et recourir, dans les mêmes cas, au ministère des courtier maritimes. — Liquidation J. A. Godet c. Courtier maritimes et d'assurances près la Bourse de Bordeaux.— Cassation, 25 février 1895, X, p. 725.

19. ETATS-UNIS. — *Traité belge-américain. Crime à bord d'un navire belge. Autorités locales. Compétence.* — L'art. 11 de la convention consulaire du 9 mars 1880, entre la Belgique et les Etats-Unis, dispose que les consuls « auront la charge exclusive de l'ordre intérieur à bord des navires marchands de leur nation et auront seuls connaissance de tous les différents qui pourront s'élever soit en mer, soit dans un port, entre le capitaine, les officiers et l'équipage, sans exception, spécialement relativement au règlement des salaires et à l'exécution des contrats. Les autorités locales n'auront à intervenir que lorsque le désordre sera de nature à troubler la tranquillité et l'ordre public sur le rivage ou dans le port». En vertu de ces dispositions, les autorités locales sont compétentes pour connaître d'un homicide commis à bord d'un navire belge, ancré dans un port des Etats-Unis, à la suite d'une dispute entre deux Belges appartenant à l'équipage du navire, bien que le crime ait eu lieu dans l'entrepont et n'ait eu pour témoins que les autres membres de l'équipage.—Les pouvoirs des consuls ne visent que le maintien de l'ordre à bord, et ces fonctionnaires n'ont aucune qualité pour réprimer les tentatives de nature à troubler l'ordre public du pays. — Cour Suprême des Etats-Unis, 10 janvier 1887, II, p. 721.

20. ESPAGNE. — *Traité de réciprocité entre l'Angleterre et l'Espagne. Arrêt. Affirmation. Justification.* — Lorsqu'un arrêt affirme dans ses motifs l'existence d'un traité, en l'espèce, d'une convention de réciprocité avec l'Angleterre, c'est à celui qui se pourvoit contre l'arrêt à démontrer l'inexistence de ce traité, ou son inapplicabilité à l'espèce. — Société Maritime de Biscaye c. Ch. Stewart, marquis de Londonderry. — Cour suprême de Madrid, 13 octobre 1890, VII, p. 603.

Voir aussi : *Angleterre, Belgique, Capitaine, Compétence, Congo, Corée, Courtier maritime, Espagne, Grèce, Italie, Jugement, Mexique, Navigation, Norvège, Suède.*

TRANSBORDEMENT.

1. FRANCE. — *Exonération des fautes du capitaine. Transbordement à l'arrivée. Surveillance par un agent de l'armateur.* — Le capitaine est le préposé de l'armateur pour le chargement et le déchargement du navire, et en faisant, au départ, surveiller l'arrimage par un de ses employés et en organisant à l'arrivée un système de transbordement, l'armamateur ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandise au destinataire. En conséquence, les fautes commises dans ces diverses opérations ne sauraient engager la responsabilité de l'armateur qui s'est exonéré dans le connaissement de fautes du capitaine. — Messageries Maritimes c. Dussand.—Bordeaux, 4 juin 1894, X, p. 192.

2. *Affrètement pour Rouen. Faculté de transborder au Hâvre. Baisse des eaux. Transporteur. Transbordement dans son intérêt exclusif. Absence de force majeure. Lenteur de réexpédition.* — Lorsque, une marchandise ayant été chargée à destination de Rouen, le connaissement réserve au transporteur le droit de transborder au Hâvre et de clore le voyage dans ce port, il est en faute, si, usant de cette faculté en dehors de force majeure, et dans le seul but de rentrer dans la disposition de son na-

vire, il le fait décharger au Hâvre, sous prétexte de la baisse momentanée des eaux de la Seine, au lieu d'attendre leur relèvement, et occasionne un retard excessif à la marchandise en ne la réexpédiant que près d'un mois plus tard, au grand préjudice du des-destinataire. Vainement invoquerait-il, pour justifier ses lenteurs, la pénurie de son matériel de navigation fluviale, car il pouvait toujours recourir au chemin de fer ou hâter la réexpédition en s'imposant quelques frais supplémentaires. — Méras et Ingniet c. Compagnie Hâvraise et Péninsulaire. — Hâvre, 19 juin 1894, X, p. 230.

3. *Consignataire du navire. Engagement de transborder sur chalands et à quai. Frais de mise à terre. Réclamateurs. Remboursement.* — Lorsqu'il a été convenu entre les réclamateurs et le consignataire du navire que la marchandise serait transbordée au port de reste, le débarquement devant se faire sur chalands et à quai aussi vite que le navire pourrait délivrer, les frais que le consignataire a exposés pour mettre à terre ce que les réclamateurs n'ont pu recevoir en transbordement au fur et à mesure du déchargement doivent leur être remboursés par ces derniers. — Génestal et Delzons c. Roy et Lebreton. — Rouen, 26 janvier 1894, IX, p. 736.

4. *Transbordement des passagers. Non-coïncidence des paquebots. Abordage non imputable. Clause de non-garantie.*— En cas de non coïncidence entre deux de ses paquebots par une cause indépendante de sa volonté, la Compagnie de transports maritimes, qui a déclaré n'assumer, dans ce cas, aucune responsabilité, n'a pas à supporter les frais de séjour des passagers au port de transbordement ni les autres conséquences de la non-coïncidence résultant d'un abordage qui ne lui est pas imputable.— Cie des Messageries Maritimes c. Mac Nay et Mac Yver. — Dunkerque, 27 février 1894, X, p. 203.

5. ALLEMAGNE.— *Transbordement en barques d'un navire à un autre. Absence de faute.*— Le fait de transborder des marchandises dans des barques d'un navire à un autre ne sort pas du contrat de transport originaire, et un pareil transbordement ne constitue pas à *priori* une faute du capitaine. — Trib. sup. hans., 1er décembre 1884, I, p. 161.

6. ANGLETERRE. — *Capitaine. Gestion d'affaires pour l'affréteur. Nécessité urgente. Fret supérieur.* — En principe, le capitaine n'engage jamais que son armateur ; mais, en présence d'une nécessité urgente, il peut se constituer le gérant d'affaires de l'affréteur et obliger celui-ci à payer un fret supérieur au navire sur lequel il transborde sa cargaison pour achever le voyage. — Olcina and Co c. A. Meling. — Cour suprême de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

7. FRANCE. — *Droit de transborder en cas de retard. Abordage. Obligation d'aviser l'affréteur.* — Quand la charte-partie stipule qu'en cas de retard de plus de 72 heures l'armateur doit donner à l'affréteur la faculté de transborder immédiatement la cargaison par un autre vapeur, le capitaine dont le voyage est interrompu par un abordage doit aussitôt avertir son affréteur. Et cet avis est valablement donné au courtier qui a conclu l'affrètement. — Olcina and Co c. A. Meling. — Cour suprême de judicature, 6 et 7 juillet 1894, X, p. 463.

8. *Abordage. Relâche. Transbordement. Conditions.* — Quand un navire entre en relâche dans un port après un abordage, le capitaine, en dehors de toute convention particulière, doit observer les trois règles suivantes pour prendre sur lui-même de transborder sa marchandise : 1. Il faut que ce transbordement soit de nécessité absolue ; 2. Qu'il soit effectué le plus économiquement possible ; 3. Que l'affréteur ait été suffisamment averti pour qu'il lui ait été loisible d'arrêter le voyage au port de relâche.— A. Meling c. Olcina et Co. — Haute-Cour de justice, 21 et 25 avril 1894, X, p. 293.

9. DANEMARK. — *Allèges. Perte de la marchandise. Responsabilité. Armateur. Preuve.* — En cas de perte de la marchandise sur allèges, l'armateur est tenu de prouver que les allèges étaient en bon état et qu'elles avaient été bien remarquées.— Soog-Handelsret, 20 février 1884, II, p. 361.

Voir aussi : *Affrètement, Allège, Armateur, Assurance maritime. Assureur, Capitaine, Chargement, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Connaissement, Déchargement, Destinataire, Douane, Echouement, Fin de non-recevoir, Navigation intérieure, Navire, Vente coût, Fret et assurance.*

TRANSCRIPTION. — Voir : *Hypothèque maritime, Navire, Vente.*

TRANSFERT.—Voir : *Police d'assurance.*

TRANSPORT.

1. GRÈCE. — *Transport des céréales par allèges remorquées. Absence d'affrètement.* — La convention pour louage d'un navire, ordinairement appelée affrétement ou nolissement, doit énoncer le nom et le tonnage du navire loué, le nom du capitaine, le prix du fret ou nolis si l'affrètement est total ou partiel, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge (art. 273 et 286 du Code civil). Par suite, la convention avec un entrepreneur qui se charge de transporter des céréales par des sleps ou allèges remorquées par des bateaux à vapeur, d'une partie du Danube à Braïla ou à Galatz, au prix de tant par kilo, ne constitue pas un contrat de louage ou d'affrètement d'un navire. Cette convention est simplement un contrat de transport par eau, au prix de tant par kilo des céréales transportées, régi par les articles 96 et suivant du Code de commerce. — Aréopage d'Athènes, 1885, n· 82.— I, p. 404.

Voir aussi : *Connaissement, Navigation, Prescription.*

TRANSVAAL.

1. Traité de commerce avec l'Italie (10 septembre 1888). — IV, p. 614.

TREUIL. — Voir : *Navire.*

TRIBUNAUX.

1. ANGLETERRE. — Cour d'amirauté. Organisation. Fonctionnement (M. Wendt). — VIII, p. 463.

TUNISIE.

1. Droits de place et de port. Paiement. Délai. Formalités (Décret du 5 novembre 1887). — III, p. 508.

2. Patente des navires tunisiens à destination d'un port étranger (Décret du 15 juillet 1888). — IV, p. 496.

3. Ouverture de bureaux de douane. — VII, p. 504.

4. Droits locaux pour l'accostage des appontements et des quais (Décret du 25 août 1888). — IV, p. 497.

TURQUIE.

1. Avaries. Principes. Législation (M. Ouwerx).— V, p. 463.

2. Douanes. Marchandises non manifestées. Double droit (Arrêté des 15 et 27 octobre 1886). — II, p. 753.

3. *Ordonnance khédiviale. Effet rétroactif. Nullité en Turquie.*— On ne pourrait se prévaloir en Turquie d'une ordonnance khédiviale relevant des déchéances encourues par suite de l'état de guerre, rendue postérieurement à l'expiration des délais pour faire protêt et assigner en dommages-intérêts, alors même que l'ordonnance ferait remonter ses effets à une époque antérieure. — Société ottomane de change et de valeur c. Cie d'assurances. — Trib. maritime de Constantinople, 28 mai 1883, VIII, p. 464.

TUYAU.— Voir : *Affrètement, Armateur, Avarie commune, Avarie particulière, Navire.*

U

UKASE. — Voir : *Force majeure*, *Vente à livrer*.

ULTRA PETITA.

1. FRANCE. — *Jugement. Demande. Chefs distincts*. — Le tribunal, saisi d'une demande tendant au paiement de deux sommes, l'une pour la valeur de marchandises brûlées, l'autre pour dommages-intérêts, sans qu'il soit précisé que le second chef de l'indemnité réclamée découle d'un fait dommageable différent du premier, statue *ultra petita* en basant l'indemnité qu'il accorde sur le dommage qu'une circulaire, postérieure en date à la perte des marchandises, aurait fait souffrir au demandeur. — Cie Gén. Transatlantique c. Dormeuil frères. — Paris, 27 avril 1888, IV, p. 135.

Voir aussi : *Cassation*, *Jugement*.

URUGUAY.

1. BRÉSIL. — Ports suspects. Décret du 20 novembre 1891. — VIII, p. 630.

USAGE.

CHAPITRE I
Législation.

1. ALLEMAGNE. — Usages commerciaux. Droits de port. Hambourg. — I, p. 677.

CHAPITRE II
Jurisprudence.

2. FRANCE.— *Force de loi. Juge. Réformation. Excès de pouvoir. Avoine. Mesurage*. — En matière commerciale, l'usage a force de loi, tant qu'une pratique contraire ne l'a pas abrogé ou modifié; et il n'appartient pas au juge de le réformer. Spécialement, si des avoines ont été vendues à l'hectolitre, le mesurage doit se faire d'après le mode usité au lieu de la livraison (en l'espèce, de chevalet), sans qu'il y ait lieu de rechercher la plus ou moins grande supériorité d'un procédé (en l'espèce, la trémie conique) réclamé par le vendeur comme plus exact pour la détermination du poids spécifique. — Waller frères et Cie c. De Ravel. — Marseille, 28 décembre 1893, IX, p. 551.

3. *Arrêté du préfet. Règlement de la Chambre de Commerce*. — On ne peut invoquer comme ayant constitué un usage limitant la quantité de marchandises qu'un navire peut débarquer par jour un arrêté du préfet de la Gironde et un règlement de la Chambre de Commerce.— Redeuil c. cap. Kemp. — Bordeaux, 12 février 1883, IV, p. 403.

4. *Compétence. Vente de marchandise. Paiement. Lieu d'embarquement*. — Il est d'usage constant, en matière maritime, que le paiement doit être affecté là ou se fait le chargement, c'est-à-dire au port d'embarquement. Et, si les compagnies qui ont un siège social à Paris se font parfois payer en cette ville, cette dérogation à l'usage n'a d'autre but que de rendre les transactions commerciales plus faciles, mais n'attribue en aucun cas compétence au tribunal du domicile de l'expéditeur. — Leflère c. Fruhimholtz. — Nancy, 20 décembre 1894, X, p. 570.

5. *Blés d'Amérique. Vente coût, fret et assurance. Vendeur. Obligation*. — D'après les usages constants du commerce, lorsque des blés d'Amérique ont été vendus avec la clause *coût, assurance, fret*, le vendeur est rigoureusement tenu de fournir la preuve, non seulement de l'origine et de la qualité de la marchandise, mais encore de son état sain et de son bon conditionnement au moment de son

chargement, et l'acheteur est en droi d'exiger des documents justificatifs au moment où les traites qui accompagnent les connaissements sont soumises à son acceptation. Ces documents, à défaut desquels l'acheteur peut refuser la marchandise, consistent en un certificat d'origine et en une pièce qui constate le bon conditionnement du blé à l'embarquement, et qui, à la Nouvelle-Orléans, consiste en un certificat émané d'inspecteurs accrédités par la Chambre de Commerce de cette ville. — Société de Laubardemont c. Engster. — Bordeaux, 27 juillet 1893, IX, p. 484.

6. *Déchargement aux risques et périls des réclamateurs. Usage de Dunkerque.* — La clause portant que « si les marchandises n'étaient pas prises en possession par les consignataires ou leurs fondés de pouvoir aussi vite que le vapeur était prêt à décharger, elles seraient mises à terre, emmagasinées au port de destination aux risques et frais des propriétaires des marchandises », est licite et fait la loi des parties. Il n'y a lieu, dès lors, pour le capitaine, de tenir compte de l'usage au port de débarquement prescrivant la mise sous séquestre des marchandises pour le cas où elles ne seraient pas immédiatement réclamées. — Cap. Whiteway c. Deroster. — Douai, 10 janvier 1889, IV, p. 529.

7. *Starie. Proportion avec la portée du navire. Usage non encore établi.* — Le délai de planche en usage à Dunkerque est de quinze jours. — L'usage qui doit proportionner la planche à la porté du navire n'est pas encore difinitivement fixé. — Cap. Webber c. Pauwels et Debacker. — Douai, 21 juillet 1893, IX, p. 462.

8. *Vente aux usages du Hâvre. Traite documentaire. Compensation.* — Le marché conclu aux conditions d'une place (dans l'espèce, Le Hâvre) doit être exécuté suivant ces conditions même quand l'acheteur doit retirer sa marchandise au débarquement moyennant le paiement de la traite documentaire. Il en résulte que la traite documentaire n'est payable par l'acheteur que sous compensation des sommes perçues en trop sur un précédent marché, par suite de toutes tares, réfaction et bonification d'usage. — Crédit Lyonnais c. Windesheim. — Rouen, 21 février 1894, X, p. 20.

9. Angleterre. — *Contrat écrit. Usage contraire. Inefficacité.* — L'usage ne peut prévaloir contre un contrat écrit. — Alexander Howden et Cie c. Kynock et Cie. — Cour du Lord-Maire, 19 novembre 1887, III, p. 744.

10. *Stipulations d'un contrat. Usage contraire. Inefficacité.* — Lorsqu'il résulte du contrat de transport que le transporteur satisfait entièrement à son obligation en arrivant au port de destination sans avoir aucun avis à donner au consignataire pour l'informer de cette arrivée, même s'il s'agit d'un chargement de fruits, aucun usage contraire ne peut prévaloir contre cette conséquence du contrat. — Cie des Conserves de Tamar c. General steam Navigation C°. — Londres, 21 janvier 1888, III, p. 744.

11. *Usage étranger. Acceptation par le commerce en général.* — Un usage d'un port étranger, pour être établi, doit non seulement être certifié par les habitants de ce port, mais encore connu et accepté par le commerce en général. — Hick c. G. Tweedy et Cie. — Cour sup. de judicature, 2 mai 1891, VII, p. 327.

12. Belgique. — *Application. Condition. Connaissance du public.* — Pour admettre un usage, il faut qu'il soit suffisamment connu du public pour qu'on puisse équitablement le sous-entendre dans une convention ne contenant pas de disposition contraire. — Kennedy et Hunter et Cie c. Gesellschaft fuer Dilinger Huttemverke. — Bruxelles, 7 mai 1892, VII, p. 577.

13. Brésil. — *Conditions.* — Un usage ne peut être valablement invoqué que s'il résulte de circonstances spéciales souverainement appréciées par les tribunaux. — Mira et Cie c. Cie commerciale d'Assurances. — Bahia, 16 juin et 1er septembre 1885, II, p. 592.

14. *Force de loi. Conditions.* — Les usages ont force de loi pour tous les points sur lesquels le législateur ne s'est pas formellement expliqué. — Moreira Irmao et Cie c. Cie d'Indemnités d'assurances terrestres et maritimes. — Récife, 22 avril 1887, III, p. 479.

15. Etats-Unis. — *Usage contraire à la loi. Absence de force obligatoire.* — S'il est vrai que le pro-

priétaire d'un quai puisse renoncer à son privilège, soit explicitement, soit implicitement (par exemple en ne réclamant pas ce privilège dans un délai moral), il n'est pas moins vrai qu'aucune coutume ne peut détruire le privilège ou le faire primer, quand cette coutume est en conflit avec la loi qui l'accorde. — Cour de Dist. des Etats-Unis, 15 avril 1887, III, p. 488.

16. ITALIE. — *Disposition expresse de la loi.* — Les usages commerciaux ne peuvent être invoqués, même comme règle d'interprétation, quand la loi dispose expressément. — Gondrand c. Petriccione. — Naples, Cassation, 4 décembre 1892, VIII, p. 712.

17. *Preuve. Attestations des corps de commerce.* — La preuve des usages locaux s'obtient spécialement par les déclarations des commerçants expérimentés, qui, pour la branche d'industrie qu'ils exercent, sont à même de connaître l'usage en cette matière, et, à cet égard, les attestations des corps de commerce (comme les Chambres de Commerce) sont d'une importance particulière, soit pour la grande autorité qui s'attache à de tels corps, soit parce que leur avis est le résultat d'une délibération prise collectivement. — Société anonyme d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz c. Ellena. — Gênes, 5 décembre 1893, IX, p. 775.

18. *Bon d'embarquement. Non-garantie de place à bord.* — La compagnie de navigation qui s'est engagée à charger une quantité déterminée de marchandises sur un vapeur donné, à une date fixée, est responsable des dommages qu'elle cause en refusant de les recevoir, sous prétexte qu'il manque de la place à bord. Et elle ne peut, pour s'affranchir de cette responsabilité, invoquer une clause imprimée du connaissement (alors surtout qu'elle a été signée du chargeur seul), d'après laquelle la délivrance du bon d'embarquement n'implique pas garantie et obligation de place à bord, et encore moins un usage reconnu dans le commerce maritime. — Gastaldi c. Podesta. — Gênes, 12 mai 1893, IX, p. 623.

Voir aussi : *Abordage maritime, Affrètement, Assurance maritime, Capitaine, Chargement, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Connaissement, Déchargement, Force majeure, Fret, Police d'assurance, Vente, Vente « coût, fret et assurance ».*

USAGES ANGLAIS. — Voir : *Connaissement.*

USAGES D'ALEXANDRIE. — Voir : *Surestaries.*

USAGES D'ALGER. — Voir : *Mesures étrangères.*

USAGES D'ALLEMAGNE. — Voir : *Arrimage.*

USAGES D'ANVERS. — Voir : *Capitaine, Courtier d'assurance, Courtier maritime, Déchargement, Gens de mer, Mesures étrangères, Starie, Surestaries.*

USAGES DE BAYONNE. — Voir : *Pilotage. Remorquage.*

USAGES DE BORDEAUX. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissement, Mesures étrangères, Surestaries.*

USAGES DE CAEN. — Voir : *Déchargement.*

USAGES DE COPENHAGUE. — Voir : *Destinataire.*

USAGES DE DANEMARK. — Voir : *Affrètement, Chargement, Connaissement, Vente Coût, Fret et Assurance.*

USAGES DE DUNKERQUE. — Voir : *Capitaine, Déchargement, Mesures étrangères, Starie, Usage.*

USAGES DE FRANCE. — Voir : *Affrètement, Chargement, Connaissement.*

USAGES DE GÊNES. — Voir : *Capitaine, Déchargement, Vente.*

USAGES DE HAMBOURG. — Voir : *Assurance maritime, Courtier d'assurance.*

USAGES DE LA GOULETTE. — Voir : *Charte-partie, Déchargement, Surestaries.*

USAGES DE LA NOUVELLE-ORLEANS. — Voir : *Chargement, Fret.*

USAGES DE LA PLATA.—Voir : *Vente coût et fret.*

USAGES DE LIVERPOOL.—Voir: *Chargement, Déchargement.*

USAGES DE LONDRES. — Voir : *Assurance maritime, Capitaine, Déchargement.*

USAGES DE MARSEILLE.— Voir : *Affrètement, Capitaine, Consignataire de la cargaison, Déchargement, Fret, Mesures étrangères, Vente.*

USAGES DE MESSINE. — Voir : *Affrètement.*

USAGES DE NANTES. — Voir : *Consignataire de la cargaison, Déchet de route, Fret.*

USAGES DE PENSACOLA.—Voir: *Fret.*

USAGES DE ROTTERDAM. — Voir : *Abordage maritime, Assurance maritime.*

USAGES DE ROUEN. — Voir : *Bois du Nord, Capitaine, Charbon, Charte-partie, Commissionnaire de transports, Déchargement, Fret, Mesures étrangères, Remorquage.*

USAGES DE SAINT-NAZAIRE.— Voir : *Affrètement, Déchargement, Surestaries.*

USAGES DES PORTS DE LA MER NOIRE. — Voir : *Déchargement.*

USAGES DE TUNIS. — Voir : *Pêche maritime.*

USAGES DU HAVRE. — Voir : *Affrètement, Capitaine, Connaissement, Consignataire du navire, Cahutier maritime, Déchargement, Docks, Fret, Jauge, Navire, Pesage, Port, Surestaries, Usage.*

V

VAIGRAGE.—Voir:*Connaissement, Destinataire.*

VALEURS.

1. France. — Valeurs trouvées sur les cadavres. Epaves. Droits du sauveteur (Circ. du 1er octobre 1885.) — I, p. 440.

2. *Société étrangère. Impôt sur le revenu. Opérations de réassurance. Créances possédées en France. Meubles. Loi de 1872.* — La loi du 29 juin 1872, par son article 4, assujettit à la taxe de 3 0[0 le revenu des sociétés étrangères qui possèdent en France des biens meubles et immeubles, alors même que les titres de ces sociétés ne sont pas cotés en France, et n'y circulent pas ; l'assiette des droits peut alors porter sur une quotité déterminée du capital social. — Enregistrement c. Cie d'assurance de Trieste et Venise. — Cassation, 4 mai 1887.

3. *Société étrangère. Créances. Taxe de 1872. Application.* — Les créances qu'une société étrangère acquiert en France peuvent-elles être considérées comme rentrant dans la désignation des biens mobiliers ou immobiliers situés en France et soumis à la taxe par l'article 3 du décret du 6 décembre 1872 ? (Question non résolue). — Ibid.

Voir aussi : *Connaissement.*

VENTE.

CHAPITRE I
Législation.

1. France. — Vente de navires sur saisie et après surenchère. Exposé

des motifs. Loi nouvelle. — II, p. 220, 310.

2. Loi nouvelle applicable aux colonies (Décret du 16 août 1887.) — III, p. 255.

3. ANGLETERRE. — Ventes des navires. Certificats. Merchant Shipping Act de 1854. — I, p. 564.

4. ESPAGNE. — Navire. Vente volontaire. Vente en cours de voyage. Vente judiciaire. Conditions. Effet. (Code de commerce.) — II, p. 761, 762, 764 et suiv.

5. ITALIE. — Vente judiciaire du navire. (Code de commerce.) — II, p. 127, 253, 381, 503.

CHAPITRE II
Doctrine.

6. FRANCE. — Navire. Vente judiciaire. Principes (M. Vidal-Naquet.) — II, p. 743.

7. Procédure devant le tribunal (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 505 et suiv., 647 et suiv.

8. Jugement ordonnant la vente. Ce qu'il doit contenir. Sa signification. Voies de recours possibles contre ledit jugement (M. Vidal-Naquet.)— III, p. 647 et suiv.

9. Publicité. Affiches (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 651.

10. Adjudication. Surenchère et voies de recours impossibles (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 652.

11. Incidents. Demande en distraction. — Forme. Délai. Effets. Voies de recours contre le jugement (M. Vidal-Naquet.) – III, p. 653 et suiv.

12. Incidents. Demande en nullité. Forme. Délai. Effets. Voies de recours contre le jugement (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 655.

13. Effets de la vente judiciaire (Vidal-Naquet.) — III, p. 768.

14. Adjudication. Opposition à la délivrance du prix (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 771.

15. Distribution du prix. Distribution amiable (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 774, 779.

16. Prix. Distribution judiciaire. Voies de recours. Appel. Délai (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 782.

17. Distribution du prix. Règlement définitif. Collocation. Bordereaux (M. Vidal-Naquet.) — III, p. 787.

CHAPITRE III
Vente du navire.

18. FRANCE. — *Propriété. Acte civil. Nécessité à l'égard des tiers. Preuve entre les parties. Correspondance.* — A l'égard des tiers, la vente et, par suite, la propriété de tout ou partie d'un navire ne peuvent être prouvées que par un acte authentique ou sous signatures privées et par un acte de francisation dressé en résultance. Mais, entre les parties elles-mêmes, la preuve peut être faite par la correspondance, par les livres de commerce régulièrement tenus, par les bordereaux, états ou règlements de comptes signés des partie. — Royan-Kremer c. Mandelonde. — Caen, 12 mars 1890, VI, p. 407.

19. *Propriété. Acte de francisation. Transcription. Défaut.* — Le vendeur d'un navire qui n'a pas fait transcrire la vente à l'acte de francisation, et y laisse figurer son nom, reste tenu vis-à-vis des tiers des dettes contractées depuis la vente, dans l'intérêt du navire.— Baujeu c Gourdon-Launay. — Nantes, 17 décembre 1887, IV, p. 296.

20. *Propriété. Acte de francisation. Trancription. Défaut. Tiers.*— En principe, les ventes de navires ou de parts de navire, au profit de tiers acquéreurs ne figurant pas sur l'acte de francisation du navire ne peuvent être opposées aux créanciers du propriétaire inscrit. Mais lorsque les tiers ont su que la personne dont le nom figurait sur l'acte de francisation avait cédé à une autre son droit de propriété, ils ne peuvent plus se prévaloir, contre la première, de l'omission et de la mutation au dos dudit acte ; ils ne peuvent pas notamment lui réclamer le montant des avances qu'ils ont faites pour fournitures et réparations du navire. — Bassonnière et autres c. Devillards et Granger ;— La Rochelle, 3 septembre 1886, II, p. 436. — Cie des Charbons et Briquettes de l'Ouest c. Le Royer ; — Rennes, 8 décembre 1892, IX, p. 26.

21. *Acquéreur. Droit de faire voyager le navire. Défaut d'assurances. Créanciers privilégiés.* — L'acquéreur possède le droit de se servir du bâtiment qu'il achète ; il n'est même pas tenu de le faire assurer, c'est aux créanciers privilégiés à prendre

cette mesure dans leur propre intérêt, s'ils le jugent à propos. — Cruchet fils et autres c. consorts Bordes. — Cassation, 8 novembre 1887, III, p. 401.

22. *Vendeur impayé. Art. 191. Perte du privilège. Art. 2102 du Code civil. Privilège. Droit de l'opposer.* — Le vendeur impayé d'un navire, qui a perdu le privilège à lui accordé par l'article 191 du Code de Commerce, par suite de la déchéance résultant des dispositions de l'article 193, peut encore prétendre, à l'encontre des créanciers chirographaires, au privilège que l'article 2102 du Code civil accorde au vendeur d'objets mobiliers. — Vve Viola-Villa c. Vve Revest et Gonnet. — Marseille, 3 juillet 1891, VIII, p. 561.

23. *Construction. Vitesse déterminée. Vente. Inexécution des conditions. Travaux supplémentaires.* — Le contrat par lequel un constructeur de navires s'engage à construire un armateur dans des conditions déterminées, notammeut de vitesse, est bien une vente régie par les dispositions de l'art. 1644 du Code Civil et non une simple obligation de faire. Néammoins, l'art. 1639 du Code Civil se référant formellement aux principes généraux en matière d'obligation, il faut tenir compte avant tout de l'intention des parties contractantes nettement exprimée dans leurs conventions. En conséquence, si le constructeur n'a pas réalisé une des conditions essentielles, celle de vitesse par exemple, l'acheteur n'aura pas seulement le droit d'opter entre la résiliation du marché ou une diminution du prix ; mais celui d'exiger le travail nécessaire pour obtenir la qualité convenue, ou de se faire au besoin autoriser à l'exécuter. — Depaux c. Palmer's. — Rouen, VI p, 10.

24. *Vente à l'essai. Commission administrative. Visite réglementaire. Acceptation. Acheteur. Expériences particulières. Vices de construction. Refus.* — La vente d'un objet à livrer après essais est régie par l'art. 1588 du C. civ. et n'est parfaite qu'après les essais prévus dans la convention et lorsque l'acheteur a agréé l'objet vendu. Spécialement, quand il est stipulé que la livraison d'une chaloupe à vapeur (ou de tout autre navire) aura lieu après essais, l'acheteur ne peut être considéré comme ayant pris livraison définitive et être devenu propriétaire incommutable par ce fait qu'il a rempli les diverses formalités prescrites avant la visite de la commission des bateaux à vapeur par les règlements administratifs. Les essais prévus dans un marché de cette nature ne consistent pas uniquement dans les expériences réglementaires de la commission des bateaux à vapeur, mais dans les expériences de nature à démontrer que le bâtiment possède les qualités sur lesquelles on doit légitimement compter, et est exempt de vices de construction pouvant entraver sa marche.— Dubus frères et Dupont c. Edeline. — Rouen, 14 avril 1891, VII, p. 136.

25. *Vente aux enchères par ministère de courtier. Autorisation du tribunal de commerce. Omission des formes légales. Privilèges et hypothèques. Maintien. Créancier. Droit de suite.* — La vente aux enchères du navire qui, à la demande de l'un des créanciers, serait ordonnée par le tribunal de commerce, en vertu de la loi du 3 juillet 1861, et opérée par ministère de courtier, en dehors des formes établies par le titre II, du livre II, du Code de Commerce et la loi du 10 août 1885, n'aurait pas pour effet de purger les privilèges et hypothèques existant sur le navire et d'éteindre le droit de suite appartenant aux créanciers privilégiés et hypothécaires. — J. B. Fleury et Gaillard, Monnet et Cortier c. cap. Ray et Syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

26. *Vente aux enchères par ministère de courtier. Loi du 3 juillet 1861. Autorisation. Tribunaux. Appréciation.* — En conséquence, il n'y a pas eu lieu d'ordonner cette vente, lorsqu'on peut craindre qu'elle ne se fasse dans des conditions défavorables pour les ayants-droits, en raison des éventualités auxquelles l'acquéreur resterait exposé. — J.-B. Fleury et Gaillard, Monnet et Cortier c. cap. Ray et Syndic Hubeau. — Hâvre, 21 novembre 1893, X, p. 218.

27. *Vente en cours de route. Prix. Répartition par le consul. Erreur. Etat. Irresponsabilité.* — L'Etat ne saurait être tenu de payer des indemnités, soit à raison de ce qu'un consul a opéré la vente d'un navire dans un port étranger, alors que cette vente a

eu lieu pour le compte de la société propriétaire et sur la demande du syndic de la demande de cette société, ni à raison des erreurs que ce consul aurait commises dans la répartition entre les intéressés des fonds provenant de cette vente. — Million c. l'Etat. — Cons. d'Etat, 2 novembre 1890, VI, p. 404.

28. Allemagne. — *Vente judiciaire à l'étranger. Droit sur le navire et le fret. Loi applicable. Loi allemande.* — Dans le cas de vente par autorité de justice d'un navire étranger saisi dans un port allemand, la législation d'après laquelle doivent être déterminés les divers droits sur le navire et sur le fret, depuis l'entrée du navire dans le territoire national, est la législation allemande. — Stumore et Cº c. James Laing. — Trib. sup. hans., 26 avril 1894, X, p. 269.

29. Angleterre. — *Copropriétaires. Indivision. Vente après offre de céder la part indivise.* — La loi anglaise admet comme le droit romain que nul n'est tenu de demeurer dans l'indivision. Mais, quand la propriété indivise est un navire, avant de demander la licitation, le copropriétaire qui veut sortir d'indivision, doit commencer par offrir à ses partenaires, soit de lui reprendre sa part, soit de lui acheter la leur au même taux. Ce n'est qu'au cas où cette double proposition est rejetée, que le copropriétaire peut exiger la vente du navire. — Cour de session d'Edimbourg, 10 décembre 1888, V, p. 78.

30. Danemark. — *Transmission de propriété. Contrat.* — La transmission de propriété du navire ne s'effectue pas lors de la passation du contrat lorsque le paiement du prix et la rédaction du skjôde n'ont lieu qu'à une époque postérieure, et qu'il n'est point établi que l'acheteur a été mis en possion du navire avant cette époque. — Landsov. de Copenhague, 21 janvier 1884, II, p. 358.

31. *Solde du prix payable sauf perte totale. Condamnation par suite d'avaries. Assimilation.* — L'acheteur d'un navire qui s'est engagé à payer le reste de prix dans un délai convenu, si toutefois avant l'expiration de ce délai le navire n'a pas été totalement perdu, n'est point tenu de son engagement en cas de condamnation du navire par suite d'avaries. La condamnation du navire par suite d'avaries doit être en effet assimilée à la perte totale. — Viborg, 21 novembre 1887, IV, p. 326.

32. *Navire norvégien. Vente dans un port danois. Privilège. Loi du pavillon.* — Lorsqu'un navire, qui a son port d'attache en Norvège, est saisi et vendu dans un port danois, les privilèges et hypothèques sur le navire qui ont été valablement établis en Norvège peuvent être exercés en Danemark à l'encontre des créanciers danois. — Copenhague, 21 août 1889, VII, p. 589.

33. Grèce. — *Transmission de propriété. Simple écrit suffisant. Défaut d'inscription au registre. Tiers. Droits acquis. Action en nullité.* — Un simple écrit suffit pour la transmission de propriété d'un navire. La disposition de loi, qui porte que ne sont reconnus comme navires grecs que ceux qui sont inscrits dans le registre des navires, ne concerne que les rapports de la marine marchande avec l'Etat ; par conséquent, la vente est parfaite et obligatoire entre les parties, du moment où elle est constatée par écrit. Quant aux tiers, ils peuvent attaquer la vente pour omission de l'inscription, si, dans l'ignorance où ils étaient de l'existence de la vente, ils ont fait des actes dont l'annulation porterait préjudice à leurs intérêts. — N. Angelopoulos c. N. Synodinos. — Cassation, arrêt n° 120, IX, p. 286.

34. Italie. — *Chaland. Vente. Transcription obligatoire.* — Parmi les petits navires, au sujet desquels l'article 490 du Code de commerce exige transcription sur le registre spécial des contrats de construction, d'aliénation, etc., pour qu'ils produisent effet à l'égard des tiers, il faut comprendre aussi les chalands destinés au chargement ou au déchargement des navires. — Gênes, 25 août 1892, VIII, p. 154.

35. *Transcription. Défaut. Créanciers antérieurs. Droit d'exécution.* — Si elle n'a pas été transcrite, la vente d'un navire faite antérieurement à l'exécution n'est pas opposable au créancier qui agit par voie d'exécution sur ce navire, qui, d'après les registres spéciaux de la capitainerie du port, serait la propriété du débiteur. — Gênes, 25 août 1892, VIII, p. 154.

36. *Transcription. Défaut. Créanciers chirographaires. Inscription*

d'hypothèques. Validité. — Dans la vente des navires, la transcription du contrat est une formalité substantielle, vis-à-vis des tiers, pour le transport de la propriété (art. 483 C. com.) En conséquence, tant que la vente du navire n'a pas été dûment transcrite, les créanciers, même chirographaires du vendeur, considérés comme des tiers vis-à-vis du nouvel acquéreur, peuvent utilement prendre hypothèque sur le navire et acquérir ainsi des droits préférables à ceux du dernier acquéreur. — Ducci c. Vassallo et Ghilarducci. — Florence, 14 juin 1887, IV, p. 343.

37. *Contrà.* — Lorsqu'un navire a été vendu et que les créanciers du précédent propriétaire l'ont fait saisir avant que l'acte de vente ait été transcrit sur le registre maritime, lesdits créanciers ne peuvent opposer à l'acquéreur ce défaut de transcription, que si leur débiteur a eu soin lui-même de faire inscrire régulièrement son acte de propriété. A défaut, et s'ils ne peuvent justifier de la propriété de leur débiteur sur le navire saisi qu'à l'aide de moyens de preuve autres que la transcription du titre, les créanciers ne peuvent plus se prévaloir de l'art. 483 du C. de com., ni repousser la revendication du nouvel acquéreur par le motif que l'aliénation qui lui a été consentie n'aurait pas encore été transcrite au moment de la saisie. — Vassalo et Ghilarducci c. Ducci. — Cass. Florence, 15 novembre 1886, II, p. 733.

38. *Vente forcée. Affiches. Chargement à bord. Déclaration.* — Le créancier, qui provoque la vente forcée d'un navire où se trouve une partie de la cargaison, n'est pas obligé d'indiquer cette circonstance dans les publications, bien qu'elle soit à sa connaissance. En conséquence, l'acheteur est sans action contre lui, à raison de ce fait, même quand, croyant avoir la disposition immédiate du navire, il a été obligé d'attendre le débarquement des marchandises chargées. — Cassa maritima c. Leboffe et Courtès. — Cass. Turin, 22 décembre 1885, II, p. 213.

39. *Vente judiciaire. Frais de la procédure d'enchères. Adjudicataire. Prélèvement.* — Dans les ventes judiciaires de navires, l'adjudicataire n'a nullement le droit de prélever sur le prix de la vente les frais ordinaires de la procédure de vente aux enchères, comme il arrive dans les ventes d'immeubles, en vertu de l'article 684, deuxième alinéa, du Code de procédure civile. Par suite, est pleinement valable et efficace la condition inscrite sur l'affiche que les frais sont à la charge de l'adjudicataire, sans droit à répétition. — Verany c. Guastavino et autres. — Gênes, 16 février 1894, X, p. 357.

40. NORVÈGE. — *Copropriétaire. Droit de préemption. Exercice. Délai.* — En cas de vente d'une part de navire, le coarmateur, à qui l'art. 7 de la loi maritime accorde le droit de préemption relativement à cette part, doit, lorsqu'on vient lui offrir d'user de ce droit, jouir d'un délai raisonnable afin de pouvoir réfléchir sur le parti qu'il doit prendre ; ce droit de préemption lui est, d'ailleurs, accordé afin qu'il puisse n'avoir pour associés que des personnes qu'il agrée. — Boe c. Boroen. — Christiania, 20 août 1889, VI, p. 501.

41. *Copropriétaire. Vente de sa part. Absence d'offre aux copropriétaires. Exercice du rachat. Prix. Différence. Recours contre le vendeur.* — Lorsqu'un des copropriétaires d'un navire vend sa part sans l'avoir préalablement offerte aux autres propriétaires du navire et que ceux-ci, conformément à l'article 7 du Code maritime, la rachètent d'après la taxe fixée par le tribunal, ils peuvent recourir contre le vendeur pour la différence entre la somme fixée par le tribunal et celle pour laquelle la part de navire a été vendue à l'étranger, puisqu'ils n'auraient dû débourser que cette dernière somme si la part vendue leur avait été offerte. — Boc c. Herlofson. — Christiania, 15 avril 1891, VIII, p. 436

42. *Coarmateur. Droit de préemption. Violation. Dommages-intérêts.* — L'article 7 du Code maritime norvégien de 1860 n'autorise point le coarmateur, dont le droit de préemption n'a pas été respecté, à réclamer des dommages-intérêts pour les gains dont il n'a pas profité dans l'intervalle de la vente au rachat. — Christiania, 27 décembre 1892, X, p. 105.

43. *Part de navire. Cession. Principes. Loi norvégienne.* — L'acquéreur d'une part de navire, qui en

recède un tantième à un tiers, mais qui a seul figuré dans l'acte d'acquisition, qui touche seul les dividendes afférents à cette part, doit, vis-à-vis de la faillite du cessionnaire, être considéré comme seul propriétaire de la part. — Pedersen c. Simonsen. — Christiania, 22 mai 1886, III, p. 643.

44. Tunisie. — *Saisie. Jugement fixant le jour et les conditions de la vente. Opposition. Appel. Signification.* — Le jugement qui fixe le jour et les conditions de la vente d'un navire saisi n'est pas susceptible d'opposition. Mais ce jugement ne peut pas être exécuté sans avoir été signifié au débiteur, car il est susceptible d'appel. — Raboutet c. Malizia et Bongarts. — Tunis, 11 novembre 1892, VIII, p. 441.

CHAPITRE IV

Vente de marchandises.

45. France. — *Livraison. Qualité légèrement inférieure. Bonification.* — Le vendeur doit livrer exactement la chose qu'il a promise ; cependant, une certaine tolérance, déterminée par l'usage ou laissée à l'appréciation du juge, est accordée dans la livraison, et le juge peut ne pas prononcer la résiliation du marché en faisant profiter l'acheteur d'une certaine bonification, mais seulement quand il s'agit d'une légère infériorité ne pouvant empêcher la chose de remplir l'emploi ou le but visé par l'acheteur au moment où il traite. — Braathen et Cie c. Hailaust et Cie. — Nantes, 17 décembre 1890, VI, p. 679.

46. *Expertise sur requête. Nullité.* — L'expertise, ordonnée sur requête présentée au président du tribunal de commerce, est nulle lorsque la contestation a lieu entre le vendeur et l'acheteur. Le demandeur réceptionnaire doit, pour faire expertiser valablement les marchandises vendues, actionner son vendeur devant le tribunal de commerce et faire nommer les experts par le tribunal contradictoirement. — Hallaust et Cie c. Cie des Bois de Domsjoe. — Nantes, 22 janvier 1887, II, p. 693.

47. *Avoines. Mesurage. Trémie conique. Usage.* — En matière commerciale, l'usage a force de loi tant qu'une pratique contraire ne l'a pas abrogé ou modifié, et il n'appartient pas au juge de le réformer. Spécialement, si des avoines ont été vendues à l'hectolitre, le mesurage doit se faire d'après le mode usité au lieu de la livraison (en l'espèce, le chevalet), sans qu'il y ait lieu de rechercher la plus ou moins grande supériorité d'un procédé (en l'espèce, la trémie conique) réclamé par le vendeur comme plus exact pour la détermination du poids spécifique. — Waller frères et Cie c. De Ravel. — Marseille, 28 décembre 1893, IX, p. 551.

48. *Blés. Conformité morale à l'échantillon. Obligation du vendeur. Poids spécifique.* — Lorsque le contrat ne contient aucune stipulation de poids, l'acheteur ne peut invoquer contre son vendeur aucune garantie spéciale de poids. L'échantillon cacheté représente la marchandise, non seulement quant à ses apparences extérieures et variables, mais aussi quant à ses qualités intrinsèques, dont le poids spécifique est une des principales. En conséquence, lorsqu'une vente de blés a été faite avec la clause « conformité morale à l'échantillon », la densité ou poids spécifique de la marchandise doit correspondre à celle de l'échantillon, en tenant compte cependant de la latitude que comporte le « moralement conforme » et la circonstance de la cause. — Caramano et Cie c. Scaramanga, Manoussi et Cie, Loze et Lagorio. — Marseille, 31 janvier 1893, VIII, p. 568.

49. *Bois de Pensacola. Fractions de pieds et de pouces.* — La coutume de Pensacola, d'après laquelle, entre vendeur et acheteur, il y a lieu de ne pas tenir compte des fractions de pieds et de pouces, ne saurait s'appliquer aux rapports du capitaine avec le réceptionnaire. — Brélovucich c. Leps aîné fils. — Rochefort, 27 mai 1893, IX, p. 42.

50. *Clause « sous palan si possible ». Interprétation. Vendeur. Livraison sous palan. Obligation. Condition. Absence de préjudice. Surestaries.* — Lorsqu'il a été stipulé dans un contrat de vente que la réception se fera sous palan « si possible », le vendeur n'est tenu de livrer sous palan que tout autant qu'il n'en résulterait pour lui aucun préjudice. Spécialement, il n'est pas tenu de le faire lorsque ce mode de livraison mettrait des

surestaries à sa charge.— Scaramanga, Manoussi et Cie c. Racine. — Marseille, 20 mars 1894, X, p. 80.

51. *Clause « franco à bord ». Interprétation. Charge de la preuve. Sommation à l'acheteur d'assister à l'embarquement.* — Le vendeur ne peut, en se fondant sur la clause «franco à bord,» tenir la livraison pour définitive et accomplie par la mise de la marchandise à bord du navire de l'acheteur, s'il n'a mis celui-ci en demeure d'assister à l'embarquement; cette clause a seulement alors pour effet de faire supporter à l'acheteur tous les risques de déchet ou d'avarie quelconques pouvant atteindre la marchandise après sa mise à bord et, par suite, de mettre à sa charge la preuve à faire que les défectuosités dont il se plaint sont antérieures à l'embarquement. — Braathen et Cie c. Hailaust et Cie. — Nantes, 17 décembre 1890, VI, p. 679.

52. *Livraison. Retard. Résiliation ou mise en possession.* — L'acheteur peut, à son choix, demander la résiliation du contrat ou sa mise en possession, lorsqu'il existe dans la livraison de la chose vendue un retard qui lui est préjudiciable et qui provient du fait du vendeur. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe. — Rouen, 12 janvier 1891, VI, p. 522.

53. *Rétention sur place. Fait du vendeur. Absence de délivrance.* — Si la marchandise est retenue sur place, par le fait du vendeur, après qu'il s'en est dessaisi, le vendeur ne saurait sérieusement prétendre qu'il en a fait la délivrance; il en est spécialement ainsi quand le vendeur a refusé de remplir à la douane les formalités nécessaires pour le départ du navire. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe. — Ibid.

54. *Livraison. Retard. Capitaine. Protestation au nom des affréteurs. Insuffisance.* — Les protestations signifiées par le capitaine tant en son nom personnel que pour le compte de ses affréteurs constituent une mise en demeure suffisante. — Deveaux c. Hummel et cap. Rabe. — Ibid.

55. *Sucres. Prix payable au cours d'arrivée. Retard.* — Lorsque des sucres sont vendus pour un prix à établir d'après le cours existant à l'arrivée du navire et que le navire subit un retard non justifié, l'acheteur doit être indemnisé par le vendeur des conséquences préjudiciables de ce retard et notamment il doit lui être tenu compte de ce que, les sucres ayant subi une hausse, il les paie à l'arrivée du navire plus cher qu'il ne les aurait payés si le navire était parvenu à destination dans un délai normal. Mais, si le retard est imputable au transporteur, le vendeur a son recours contre lui, sauf cependant pour la somme représentant la différence sur les cours d'application des sucres, laquelle somme doit rester à sa charge personnelle. — Société anonyme de la Raffinerie de Chantenay c. Faure frères et Cie Hâvraise Péninsulaire. — Rennes, 19 janvier 1891, VI, p. 659.

56. *Paiement partiel. Marchandise défectueuse. Nouvelle traite. Refus.* — L'acheteur doit, s'il s'y est engagé par le marché et quelque dangereuse que soit sa situation, accepter et payer les traites tirées sur lui pour prix de vente avant d'avoir reçu ou même vérifié la marchandise. Toutefois, lorsque le vendeur ayant expédié une partie de la marchandise vendue, cette partie qui fait l'objet d'une première traite payée par l'acheteur est reconnue défectueuse, l'acheteur peut à bon droit refuser d'accepter une nouvelle traite tirée en paiement du second lot expédié par le vendeur et non encore arrivé à destination, l'inobservation de la convention par l'une des parties déliant l'autre dans une mesure correspondante. — Braathen et Cie c. Hailaust et Cie. — Nantes, 17 décembre 1890, VI, p. 679.

57. *Traites documentaires. Vendeur désintéressé. Tiers accepteur. Droit de réclamer directement le paiement de l'acheteur.* — Le vendeur expéditeur de marchandises, désintéressé par l'acceptation des traites qu'il a fournies, cesse d'être propriétaire des marchandises représentées par les connaissements. Le tiers accepteur de la traite documentaire en devient propriétaire, tant en vertu de l'endos que parce qu'il en a fourni la valeur, et il est, dès lors, fondé, comme l'aurait été le vendeur lui-même, à réclamer le paiement à l'acheteur de la marchandise. — Crédit Lyonnais c. Schwob et Siebert. — Hâvre, 15 février 1893, VIII, p. 668.

58. *Traite documentaire. Paiement. Acheteur. Compensation avec un au-*

tre marché. — Le marché conclu aux conditions d'une place (dans l'espèce, Le Hâvre), doit être exécuté suivant ces conditions, même quand l'acheteur doit retirer sa marchandise au débarquement moyennant le paiement de la traite documentaire. Il en résulte que la traite documentaire n'est payable par l'acheteur que sous compensation des sommes perçues en trop sur un précédent marché, par suite de toutes tares, réfactions et bonifications d'usage. — Crédit Lyonnais c. Windesheim. — Rouen, 21 février 1894, X, p. 20.

59. *Traite documentaire. Porteur. Mandataire du vendeur. Dettes personnelles de ce dernier. Compensation.* — L'établissement de banque, porteur de la traite, n'est pas le mandataire du vendeur, et l'acheteur ne peut, au sujet des dettes personnelles pour lesquelles il est créancier de son vendeur, compenser ces dettes avec la valeur d'une traite documentaire relative à une autre opération.— Crédit Lyonnais c. Windesheim. — Ibid.

60. *Porteurs de traites provisionnées. Droit sur la faillite du tiré. Marchandises distinctes de son actif. Vente par tiers consignataire de justice. Privilège.* — Les porteurs de traites provisionnées peuvent exercer leur droit exclusif sur la marchandise tant qu'elle ne s'est pas confondue dans l'actif du failli, et cette condition se trouve réalisée par la vente de la marchandise opérée par un tiers consignataire de justice. — Robin Rondel c. Anglo Foreign Bank, Englisch Italian Bank, Comptoir National d'Escompte de Paris et National Bank of London-Richardson et Violle et Twedy et Cie. — Marseille, 31 juillet 1893, IX, p. 220.

61. *Compétence. Mention « poids, état sain, garantis à l'embarquement. »* — La mention « poids, état sain, garantis à l'embarquement » ne suffit pas à prouver que les parties aient entendu placer la livraison à ce moment, cette clause n'ayant d'autre effet, dans l'intention des vendeurs, que de répudier les conséquences éventuelles des risques de mer et laissant subsister leur obligation d'opérer la livraison au lieu de destination. — Hardel et Wautier c. Santaholma. — Rouen, 19 juillet 1893, IX, p. 170.

62. *Compétence. Vendeur. Avis à l'acheteur qu'il fera traite sur lui. Lieu du paiement. Intention des parties.* — L'avis donné par un créancier à son débiteur, qu'il fera traite sur lui, n'implique par lui-même aucune dérogation aux règles légales, d'usage ou conventionnelles, quant au lieu de paiement, à moins qu'on ne prouve que telle a été la commune intention des parties. — Leflère et Cie c. Fruhinsholtz. — Nancy, 20 décembre 1894, X, p. 570.

63. *Compétence. Paiement. Usage maritime. Lieu d'embarquement.* — Il est d'usage constant, en matière maritime, que le paiement doit être effectué là où se fait le chargement, c'est-à-dire au port d'embarquement. Et, si les compagnies qui ont un siège social à Paris se font parfois payer en cette ville, cette dérogation à l'usage n'a d'autre but que de rendre les transactions commerciales plus faciles, mais n'attribue en aucun cas compétence au tribunal du domicile de l'expéditeur. — Leflère et Cie c. Fruhinsholtz. — Ibid.

64. *Avances sur le prix. Porteur du connaissement. Remise du titre à l'acheteur. Perte du privilège.* — Le privilège du créancier gagiste s'éteint par la seule perte de la possession réelle, et la détention du gage par le débiteur, même convenue entre les parties en vue de sa conservation et de sa réalisation, ne saurait suppléer cette possession. Spécialement, celui qui a fait des avances sur le prix de marchandises, et qui, nanti vis-à-vis du vendeur par l'endossement du connaissement, s'en dessaisit en mains de l'acheteur, perd par cela même le privilège attaché à son droit de gage, dont l'existence cesse, dès lors, d'être révélée aux tiers. — Société Générale c. Pauwels et Debacker. — Cassation, 9 avril 1894, X, p. 146.

65. *Avances sur le prix. Connaissement. Endos en blanc. Remise au débiteur. Dépossession. Privilège inopposable au vendeur.* — Le nantissement s'éteint du moment où prend fin la possession du créancier gagiste ou du tiers convenu qui possède pour son compte. Spécialement, si, une marchandise ayant été vendue trois

quarts au comptant, un quart au fur et à mesure de son déchargement, et le paiement du dernier quart n'ayant pas été effectué aux échéances stipulées, le vendeur exerce sur cette partie son droit de résolution, celui qui a fourni les deniers pour payer les trois premiers quarts doit être considéré comme suffisamment nanti à l'égard du vendeur par l'endossement en blanc du connaissement ; mais il ne peut opposer son privilège au vendeur qui aurait pratiqué une saisie conservatoire sur la marchandise si, lors de cette saisie, le débiteur était rentré dans la possession du titre. Le débiteur remis en possession ne saurait, en effet, être assimilé à un tiers convenu entre les parties, alors surtout qu'il a usé du titre comme propriétaire en facturant une grande partie des marchandises et que la restitution du titre n'était nullement nécessitée par l'intérêt de ces marchandises. Il en est ainsi alors même que le gagiste aurait ordonné au débiteur, en lui remettant le connaissement, d'opérer le déchargement pour son compte, car il ne pouvait, en lui imposant cette condition, le constituer son mandataire vis-à-vis des tiers. — Pauwels et Debacker. c. Société générale. — Ibid.

66. *Liquidation judiciaire. Vendeur. Droit de rétention. Résiliation avec dommages-intérêts.* — La législation spéciale des faillites constitue un droit particulier auquel ne peuvent être appliquées les règles du droit commun, qui procèderaient d'un ordre d'idées autre que celui de la loi des faillites; dès lors, l'article 577 du C. de com. n'accordant au vendeur sur les marchandises restant à livrer qu'un simple droit de rétention, ce vendeur ne saurait prétendre à davantage en invoquant l'article 1184 du C. civil, c'est-à-dire au droit d'obtenir la résiliation du marché avec allocation de dommages-intérêts. — Schintz et Cie c. Morel et Cie. — Dunkerque, 23 août 1892, VIII, p. 534.

67. Angleterre. — *Vendeur impayé. Cours de route. Revendication.* — Le vendeur impayé peut revendiquer en cours de route les marchandises expédiées, tant qu'elles ne sont pas remises à l'acheteur ou à un de ses ayants-cause, autre que le transporteur, tant que ce transporteur détient les marchandises en vue du contrat de transport, dans le cas où il est lui-même l'agent de réception de l'acheteur. Quand, à l'arrivée à destination, le capitaine reçoit de l'acheteur l'ordre de réexpédier la marchandise, il agit, dès lors, non plus d'après le contrat primitif de transport, mais comme simple agent de l'acheteur. Dans le cours de cette réexpédition, le vendeur impayé ne peut plus revendiquer les marchandises. — Bethell C° c. Clark et autres. — Cour sup. de judic., 15 mars 1888, IV, p. 176.

68. Belgique. — *Résiliation. Connaissement. Antidate. Agent du chargeur. Coopération. Capitaine. Irresponsabilité.* — Si, un chargement ayant été vendu embarquement fin juin, l'agent du chargeur n'a fait, en réalité, procéder à l'embarquement que le 1er juillet et a présenté lui-même au capitaine un connaissement antidaté, le chargeur ne saurait réclamer au capitaine aucune indemnité pour le dommage à lui occasionné par la résiliation de la vente, obtenue par son acheteur à raison de l'embarquement tardif. — Alfred Schuchard et Cie c. Hensley. — Anvers, 7 novembre 1893, X, p. 309.

69. *Marchandises entreposées. Vente par la Douane. Conditions extra-légales. Etat. Responsabilité.* — Lorsque, même après une autorisation du président du tribunal de première instance, obtenue suivant les formes et dans les conditions prescrites par l'article 111 de la loi du 26 août 1822, l'administration des Douanes fait vendre des marchandises entreposées, alors qu'on ne se trouve pas dans les conditions prévues par la loi pour y procéder, l'Etat est civilement responsable du dommage ainsi causé par ses préposés au propriétaire des marchandises. — Administration des Douanes c. De Ressauw. — Cassation, 27 avril 1893, IX, p. 585.

70. Danemark. — *Marchandises livrées à bord d'une certaine place.* — La clause « livré à bord d'une certaine place » a pour effet que l'acheteur doit présenter au vendeur un navire à cette place avant l'expiration du délai de livraison ; mais, en aucun cas, le vendeur n'est autorisé à fréter un navire et à offrir la marchandise à l'acheteur dans une autre place que celle d'où elle est vendue livrée à

bord. — Kleisdorff c. Petersen. — Landsoverret de Viborg, 30 juillet 1883, I, p. 183.

71. États-Unis. — *Agent. Mandant étranger. Doctrine anglaise. Responsabilité.* — D'après la doctrine anglaise, en cas de vente à un agent d'un mandant étranger, le mandataire seul est responsable. Quand des mandataires généraux achètent en leur propre nom, mais pour compte du mandat, le vendeur a le choix de citer l'un ou l'autre en paiement. Exception est faite : 1° si le vendeur a fait exclusivement confiance à l'agent ; 2° si, d'après l'usage ou les circonstances de la cause, l'agent seul est responsable. — C. de District de New-York, 30 octobre 1885, II, p. 59.

72. Italie. — *Vente en cours de voyage. Acquéreur. Déchargement. Conditions de l'affrètement.* — Lorsque des marchandises en cours de voyage sont vendues, l'acquéreur est obligé d'en effectuer le déchargement aux clauses et dans les délais fixés par le contrat d'affrètement. Par suite, si c'est par son fait qu'un retard s'est produit dans le déchargement, il ne peut prétendre qu'il a ignoré le délai des staries, ni exciper d'un défaut de mise en demeure, pour se libérer de l'obligation qui lui incombe de rembourser au vendeur le montant des surestaries que ce dernier aurait dû payer au capitaine. — Galletti c. Campanavi. — Gênes, 3 mars 1890, VI, p. 84.

Voir aussi : *Acte, Affrètement, Agent, Armateur, Avarie commune, Assurance fluviale, Assurance maritime, Capitaine, Déchargement, Délaissement, Délégation, Fret, Hypothèque, Navire, Pêche, Privilège, Vente à livrer, Vente « coût, fret, et assurance »*.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Acte de francisation, 19, 20.
Adjudication, 10, 14.
Affiches, 9, 38.
Agent, 68, 71.
Antidate, 68.
Appel, 16, 44.
Assurance, 21.
Avances, 64, 65.
Avoines, 47.
Blé, 48.
Bois, 49.
Bonification, 45.
Capitaine, 54.
Cession, 43.
Chaland, 34.
Clause " franco-bord, " 51.
Clause " sous palan, " 50.
Coarmateur, 42.
Colonies, 2.
Commission administive, 24.
Compensation, 58, 59.
Compétence, 61 et s.
Connaissement, 64, 65, 68.
Consul, 27.
Copropriétaire, 29, 40 et s.
Correspondance, 18.
Déchargement, 72.
Douane, 69.
Écrit, 33.
Endos en blanc, 65.
Etat, 27, 69.
Etranger, 28, 71.
Expertise, 46.
Faillite, 60.
Frais, 39.
Hypothèque, 25, 36, 37.
Indivision, 29.
Lieu du paiement, 62.
Liquidation judiciaire, 66.
Livraison, 45, 52, 54.
Loi allemande, 28.
Loi du pavillon, 32.
Loi norvégienne, 43.
Merchant Shipping Act, 3.
Mesurage, 47.
Opposition, 44.
Paiement, 56, 57, 58.
Part, 41 et s.
Perte totale, 31.
Poids spécifique, 48.
Préemption, 40, 41, 42.
Preuve, 18, 51.
Privilège, 20, 22, 25, 32, 60, 64, 65.
Procédure, 7.
Propriété, 18 et s., 30, 33.
Protestation, 54.
Qualité, 45, 56.
Registre, 33.
Résiliation, 52, 66, 68.
Retard, 52, 54, 55, 72.
Rétention, 53, 66.
Revendication, 67.
Saisie, 1, 44.
Sucres, 55.
Surenchère, 1, 10.
Tiers, 18, 20, 33, 57.
Tiers consignataire, 60.
Tiers porteur, 59, 60, 64.
Traite, 60.
Traite documentaire, 57, 58, 59.
Transcription, 19, 20, 34, 35, 36, 37.
Trémie conique, 47.
Usage, 47.
Usage de Pensacola, 49.
Vente à l'essai, 23, 24.
Vente aux enchères, 25, 26.
Vente en cours de route, 27, 62.
Vente judiciaire, 4 et s., 28, 38, 39.
Vice de construction, 24.

VENTE A LIVRER.

1. France. — *Chargement sur premier vapeur. Délai stipulé. Livraison le dernier jour du délai.* — Lorsqu'une marchandise est vendue avec la clause « chargée ou à charger sur le premier vapeur d'une compagnie, ladite marchandise devant être tenue à la disposition de l'acheteur, dans un certain délai », le vendeur n'est pas obligé de livrer matériellement la marchandise dans le délai convenu, il est simplement tenu de la mettre à la disposition de l'acheteur dans ledit délai. En conséquence, lorsque le navire porteur de la marchandise arrive le dernier jour du délai, le vendeur remplit suffisamment son obligation en remettant le même jour à l'acheteur l'ordre de livraison ; l'acheteur ne peut obtenir la résiliation alors même que le navire n'a été prêt à débarquer que le surlendemain. — Georgiadès c. Richard fils aîné. — Marseille, 17 septembre 1886, II, p. 331.

2. *Date d'embarquement. Condition essentielle. Départ anticipé du navire.* — Dans la vente à livrer, la stipulation d'embarquement à une date déterminée constitue une des conditions essentielles du marché, en

sorte que le départ du navire, se produisant antérieurement à la période d'embarquement, autorise l'acheteur à demander la résiliation sans avoir à justifier d'aucun préjudice. — Jones et Cie c. Goll et Degener Boning. — Hâvre, 10 mai 1892, VIII, p. 329.

3. *Date d'embarquement. Embarquement postérieur.* — Dans les ventes à livrer par navire, embarquement à une époque déterminée, la condition de l'embarquement dans le délai stipulé est une condition rigoureuse dont l'inaccomplissement autorise l'acheteur à demander la résiliation. — Kanoni c. Hartman et Société navale de l'Ouest. — Rouen, 12 décembre 1887, III, p. 539.

4. *Date d'embarquement. Remise de la marchandise dans le délai. Embarquement effectif.* — Le vendeur n'est pas libéré de son obligation par la preuve de la remise de la marchandise à une compagnie maritime de transports et de la signature des connaissements dans le délai fixé ; il doit justifier d'un embarquement effectif. — Kanoni c. Hartman et Société navale de l'Ouest. — Ibid.

5. *Date d'embarquement. Partie de la cargaison seule chargée à l'époque convenue. Marché indivisible. Résiliation.* — Dans le cas même où une partie de la marchandise aurait été embarquée et expédiée dans le délai, l'acheteur est fondé à obtenir la résiliation pour le tout, spécialement s'il résulte des documents de la cause que les parties ont entendu que le marché ne pût s'exécuter partiellement. — Kanoni c. Hartman et Société navale de l'Ouest. — Ibid.

6. *Déroutement. Destinataire acheteur. Résiliation. Laisser pour compte au vendeur. Armateur irresponsable.* — Le destinataire d'une marchandise venue à bord d'un navire qui a eu le tort de dérouter ne peut faire retomber sur l'armateur les conséquences d'un laisser pour compte fait par lui à son vendeur et les pertes qui ont pu résulter pour lui d'une action dans laquelle il a succombé vis-à-vis de son vendeur. — Wigimond c. Cie Commerciale de Transports à vapeur français. — Rouen, 9 mai 1892, VIII, p. 32.

7. *Difficultés entre le chargeur et le capitaine. Retard considérable. Destinataire. Acheteur. Marché. Résiliation. Dommages-intérêts.* — L'acheteur qui est soumis à tout l'aléa et aux retards inhérents à la navigation de mer est en droit de compter sur une exécution absolument correcte du contrat. En conséquence, si, par suite des démêlés du vendeur, chargeur de la marchandise, avec le capitaine du navire affrété pour le transport, la marchandise a subi un retard insolite, l'acheteur a droit à la résiliation avec dommages-intérêts. — Axel Hummel c. Deveaux frères et cap. Rabe. — Hâvre, 3 septembre 1890, VI, p. 275.

8. *Embarquement dans un délai fixé. Caractère.* — La vente de blés, faite avec la clause d'embarquement dans un délai déterminé, livrables à l'arrivée d'un ou de plusieurs navires, ne constitue pas une vente par navire désigné. Cette forme de contrat impose seulement au vendeur l'obligation de livrer des marchandises embarquées par lui ou par d'autres dans le délai stipulé aux accords, et, si le vendeur n'a pu embarquer la marchandise lui-même, son devoir est de s'en procurer embarquée par d'autres réunissant les conditions du contrat. — Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères et Cie. — Marseille, 11 février 1892, VII, p. 570.

9. *Embarquement sur mois successifs. Ukase impérial russe. Interdiction d'exportation. Abscence de force majeure. Impossibilité d'exécuter le contrat. Preuve à la charge de l'acheteur.* — Le fait de prince, dans l'espèce l'ukase du gouvernement russe interdisant l'exportation des blés de Russie à partir du 21 novembre 1891, ne constitue un cas de force majeure entraînant la résiliation pure et simple du contrat, que s'il entraîne l'impossibilité absolue d'exécuter le contrat dans les conditions stipulées. Dans le cas de l'interdiction précitée, la force majeure est suffisamment démontrée par le vendeur, s'il établit qu'il a été empêché par l'ukase d'embarquer lui-même la marchandise vendue dans le délai convenu, et c'est à l'acheteur qu'incombe la charge de prouver que l'exécution du contrat était encore possible pour le vendeur en se remplaçant de la marchandise qu'il devait au moyen de marchandises embarquées par d'autres. — Zafiropulo et

Zarifi c. Waller frères et Cie. — Ibid.

10. *Embarquement sur mois successifs. Blés de Russie. Interdiction d'exportation. Résiliation. Pouvoir du juge.* — Des blés de Russie, d'une provenance déterminée, ayant été vendus à livrer par embarquement sur mois successifs, et, avant l'expiration du dernier mois, un événement de force majeure, telle qu'une interdiction d'exporter, ayant rendu impossible l'embarquement dans les conditions du contrat, les cours et tribunaux ne font qu'user de leur pouvoir d'appréciation en prononçant la résiliation du marché, par interprétation des termes de la convention. — Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères. — Cassation, 5 novembre 1894, X, p. 388.

11. *Embarquement sur mois désignés. Chargement anticipé. Date du connaissement. Preuve contraire. Droit de l'acheteur. Résiliation.* — Au cas de vente à livrer par navire, les conditions du marché doivent être interprétées dans un sens étroit contre le vendeur et ne peuvent être remplacées par des équivalents. En conséquence, quand le marché stipule un embarquement sur mois désignés, la mention du connaissement portant la date d'un des mois indiqués ne saurait empêcher l'acheteur d'établir que l'embarquement a réellement commencé à une date antérieure. L'acheteur est donc bien fondé à refuser l'application du navire ayant commencé à charger avant les délais indiqués, et la vente doit être résiliée contre le vendeur. — De Goer Menager c. Kreglinger et Cie. — Hâvre, 8 novembre 1893, IX, p. 525.

12. *Embarquement avant une date déterminée. Capitaine. Collusion avec le vendeur. Connaissement. Antidate.* — Le capitaine qui, de concert avec le vendeur d'une marchandise à livrer par navire et à embarquer avant une date déterminée, consent à antidater ses connaissements, de manière à faire croire à l'acheteur que la marchandise a été embarquée dans les conditions du marché, commet une faute qui a pour effet de le rendre responsable envers l'acheteur du préjudice que ce dernier a éprouvé du fait de l'embarquement après la date indiquée dans le contrat de vente. Il en est ainsi surtout lorsque l'acheteur s'est trouvé, par le fait de cette antidate, empêché de laisser les marchandises pour compte de l'expéditeur, ce qu'il eût fait si, avant le paiement ou l'acceptation des traites du vendeur, il avait connu la date véritable de l'embarquement. — Le Bourgeois c. cap. Thorsen. — Rouen, 22 mars 1892, IX, p. 152 ; Cassation, 4 juin 1894, X, p. 152.

13. *Expédition tel mois. Obligation de livrer par un navire ayant terminé son chargement et prêt à partir dans le mois. Navire expédié en douane et continuant à charger sur le mois. Revente.*— Au cas de vente à livrer par navire avec la clause « expédition tel mois », le vendeur, pour satisfaire à son obligation, doit livrer la marchandise par un navire ayant terminé son chargement et prêt à partir dans le mois convenu ; il n'est pas fondé à offrir la marchandise par un navire ayant continué à charger sur le mois suivant, quand même ce navire aurait été expédié en douane dans le mois convenu, et, en ce cas, la résiliation du marché doit être prononcée au profit de l'acheteur. En pareille hypothèse, l'acheteur qui justifie d'une revente « suite de son marché » doit obtenir, à titre de dommages-intérêts, la différence entre son prix d'achat et son prix de revente, alors même que le sous-acheteur serait le vendeur primitif. — Louis Reinhart c. Larue et Cie.— Hâvre, 3 décembre 1889, V, p. 502.

14. *Navire attendu. Arrivée. Obligation pour le vendeur de prévenir l'acheteur. Frais supplémentaires.*— L'acheteur ne peut rendre le vendeur responsable de l'excédent de frais causés par la non-exécution par l'acheteur de ses obligations envers la Compagnie des Docks qu'il a chargée du déchargement, lorsque le vendeur l'a prévenu assez tôt de l'arrivée du navire pour qu'il pût prendre des dispositions immédiates à l'effet de retirer les marchandises. Il ne peut imputer la responsabilité de ces frais à la Compagnie des Docks, quand celle-ci a exécuté tous les engagements que lui imposait le tarif n° 5 demandé, quand elle a, en outre, prévenu l'acheteur que ce tarif cesserait d'être applicable dans le cas où le capitaine ferait décharger la nuit ou les jours

fériés, et que cette dernière condition s'est réalisée. — Marcel fils de Sicard c. Mendl et Cie et Cie des Docks. — Marseille, 10 novembre 1887, III, p. 448.

15. *Navire attendu. Epoque du chargement non stipulée. Navire en cours de route. Navire en charge au port d'expédition. Avis communiqués à l'acheteur.*— La vente des marchandises à livrer par navire attendu suppose nécessairement que les marchandises ont été embarquées sur un navire en cours de route ou tout au moins sur un navire en charge au port d'expédition au moment du contrat. L'acheteur est, en conséquence, fondé à demander la résiliation du marché, lorsque les marchandises n'étaient pas encore chargées à ce moment et que le navire n'était même pas arrivé au port d'expédition. Les avis que le vendeur aurait communiqués à l'acheteur sur les circonstances qui auraient empêché le chargement ou l'auraient retardé, et le silence de l'acheteur sur ces communications ne peuvent lui être opposés de manière à rendre non recevable sa demande de résiliation, lorsqu'il n'est pas prouvé que l'acheteur ait consenti à rester engagé dans les liens du marché. — Hardel et Duclos c. Moulia.— Rouen, 28 décembre 1887, réformant Hâvre, 23 août 1887, III, p. 434 et 673.

16. *Livraison à heureuse arrivée. Embarquement dans une période déterminée. Droit d'annuler ou de proroger. Vendeur. Obligation de charger lui-même. Ukase impérial. Interdiction d'exportation. Force majeure. Résiliation.* — Dans les marchés à livrer par embarquement, le vendeur, qui doit livrer à l'heureuse arrivée du ou des navires une marchandise d'une provenance convenue embarquée pendant une période déterminée, avec faculté pour l'acheteur d'annuler ou de proroger en cas de non-arrivée du ou des navires avant une certaine époque, a l'obligation stricte de charger lui-même ou de faire charger pour son compte et sur son ordre la marchandise promise, et il ne satisfait pas à cette obligation en offrant à quai une marchandise embarquée par d'autres et achetée par lui sur une place quelconque. En conséquence, l'ukase impérial russe interdisant l'exportation des céréales, survenue avant l'expiration de la période pendant laquelle le vendeur avait le droit d'embarquer, constitue un événement de force majeure qui dégage le vendeur de son obligation, en en rendant impossible l'exécution par le vendeur lui-même.— Zafiropulo et Zarifi c. Waller frères et Cie. — Aix, 7 décembre 1892, VIII, p. 320.

17. *Livraison franco-bord. Vendeur. Dépôt de la marchandise devant le bord. Encombrement. Expédition par navire suivant. Résiliation.*— Le retard, subi par le chargement de la marchandise à bord du navire qui devait la transporter à destination, ne peut motiver la résiliation de la vente, dans le cas d'une vente à livrer franco-bord, si le vendeur avait déposé la marchandise devant le bord du navire, et si c'est par suite d'encombrement qu'elle n'a été expédiée que par un autre navire partant postérieurement. — Bonfait c. Luminais, Auzary et Cie.— Hâvre, 16 août 1893, IX, p. 508.

18. *Livraison fin d'un mois. Acheteur. Défaut de mise en demeure. Réception de la facture sans protestation. Résiliation.* — La vente de marchandises à livrer à une époque déterminée, soit fin d'un mois, ne peut être résiliée faute de livraison à l'époque indiquée, si l'acheteur n'a pas mis son vendeur en demeure avant que celui-ci ait fait l'expédition de la marchandise. Le laisser pour compte, même en cas de retard dans les marchés à livrer à terme, n'est valable qu'après mise en demeure. Dans tous les cas, l'acheteur ne peut demander la résiliation, lorsque, postérieurement à l'expiration du délai de livraison, il a reçu la facture du vendeur lui annonçant l'expédition, s'il n'a alors élevé aucune protestation. — Bonfait c. Luminais, Auzary et Cie. — Ibid.

19. *Livraison sur mois déterminé. Franco-bord. Remise de la marchandise le dernier jour du mois.*— Lorqu'il est stipulé qu'une marchandise est livrable sur un mois déterminé « franco-bord », la livraison doit être considérée comme ayant été faite dans le délai stipulé, lorsque, le dernier jour du mois, le vendeur a remis cette marchandise à une compagnie faisant un service régulier entre le port de la livraison et le port d'arrivée, alors

même que ce navire n'est pas parti le jour de la remise. — Monté c. Lemierre. — Douai, 23 juin 1886, II, p. 257.

20. *Livraison sur mois désignés. Expiration. Défaut de livraison. Caducité. Lettre du vendeur. Demande de prorogation. Silence de l'acheteur.* — La vente à livrer par navire sur mois désignés devient caduque par le défaut de livraison avant l'expiration du dernier mois, et le silence gardé par l'acheteur sur une lettre dans laquelle le vendeur lui demande le report du marché à une date ultérieure ne suffit pas pour le proroger à cette date. — Chégaray c. Postel fils. — Hâvre, 8 août 1894, X, p. 424.

21. *Livraison sur mois. Traité unique. Pluralité de marchés. Résiliation. d'une livraison.* — Les marchés à livrer au mois constituent autant de marchés successifs qu'il y a de livraisons à effectuer, bien qu'ils aient été compris dans un même traité. La nullité ou la résiliation de l'une des livraisons ne saurait donc entraîner la nullité ou la résiliation des autres et du traité lui-même. — Rousseau c. Ephrussi et Cie. — Rouen, 18 janvier 1893, X, p. 401.

22. *Navive. Construction à forfait. Vente à livrer. Assimilation. Constucteur. Faillite. Acheteur. Créancier chirographaire.* — La construction à forfait d'un navire constitue une vente à livrer, et la propriété du navire en construction reste la propriété du constructeur tant que le navire n'est pas livré. En conséquence, advenant la faillite du constructeur avant la livraison du navire, le contrat n'est pas rompu, le navire reste la propriété de la masse, et l'acheteur est créancier chirographaire des avances qu'il peut avoir faites au constructeur. — Frétigny c. syndic Bouraine. — Compiègne, 8 février, et Amiens, 28 mars 1889, V, p. 614.

23. *Navire non désigné. Connaissement à ordre. Steamer. Arrivée. Obligation de se renseigner. Résumé du manifeste. Publication dans les journaux. Frais de dépôt.* — Au cas d'une vente à livrer par navire non désigné, c'est au destinataire, porteur d'un connaissement à ordre, qu'il appartient de se renseigner sur l'arrivée des steamers et de se faire connaître à l'armateur. La compagnie de navigation remplit suffisamment toutes ses obligations en publiant un résumé du manifeste, avec indication des marchandises totalisées par espèces, en faisant insérer dans les journaux un avis relatif à celles qui n'ont pas été réclamées. En conséquence, le destinataire doit supporter les frais de dépôt et autres faits par sa marchandise qu'il n'a pas reçue en temps utile. — Nicole c. Cie Générale Transatlantique. — Hâvre, 31 mars 1890, VI, p. 160.

24. *Navire à désigner. Désignation du navire. Marché ferme. Application irrégulière. Résiliation.* — La désignation du navire sur lequel les marchandises devront être chargées a pour effet de rendre le marché ferme. Par suite, lorsque le vendeur, après une première application reconnue irrégulière, en offre une seconde, l'acheteur est fondé à la refuser et à demander la résiliation du marché. — De Goer Ménager et Cie c. Kreglinger et Cie. — Hâvre, 8 novembre 1893 IX, p. 525.

25. *Navire à désigner. Marchandise. Diminution en cours de route. Risque de l'acheteur. Vendeur. Chargement de la quantité promise. Preuve. Connaissement.* — Dans les ventes par navire à désigner, la perte ou la diminution éprouvée par la marchandise entre la mise à bord et l'arrivée à destination n'a pas pour effet de dispenser l'acheteur de prendre livraison, mais seulement de restreindre ses obligations au paiement de la quantité qui lui est livrée. Toutefois, le vendeur est tenu de justifier, par des moyens suffisamment probants, qu'il a chargé toute la quantité promise. A défaut de cette preuve, ou s'il n'en fournit d'autres que les énonciations du connaissement, telles que la clause que «dit être», qui, émanant de lui-même, ne peut lui servir de titre, le vendeur doit subir la résiliation intégrale de tout le marché. — Dreyfus et Cie c. Agelasto et Cie. — Marseille, 6 février 1895, X, p. 792.

26. *Navire à désigner. Maximum et minimum. Livraison par un ou plusieurs voiliers. Réception d'une quantité supérieure au minimum. Acheteur. Obligation de recevoir le maximum.* — Dans une vente par navire à désigner avec cette clause que le vendeur pourra livrer par un

ou plusieurs voiliers une quantité comprise entre un minimum et un maximum déterminés, à son choix, l'acheteur, qui a reçu en application de son marché sur un premier voilier une quantité supérieure au minimum, ne peut se refuser à recevoir le maximum, alors surtout que le vendeur lui a fait connaître, à l'époque du chargement, son intention de livrer le solde par un second voilier. — Schoffer et Cie c. Perdomo et Barroil. — Marseille, 31 janvier 1895, X, p. 619.

27. *Navire à désigner. Sucres coloniaux. Entrepôt. Déchet de fabrication. Bénéfice de l'acheteur. Facture à l'acquitté. Adjonction des droits de douane. Absence de réservé.* — Dans une vente de sucres coloniaux à livrer à l'heureuse arrivée d'un navise à désigner à l'entrepôt, c'est à l'acheteur et non au vendeur que doit profiter le déchet de fabrication de 12 0[0, accordé par la loi du 29 juillet 1884, article 5, aux sucres coloniaux. Ne doit pas être considérée comme ayant réservé ce bénéfice au vendeur la clause du contrat portant que la facture serait dressée à l'acquitté par l'adjonction des droits de douane, si, d'autre part, ces droits devaient être déduits de la facture comme argent reçu. — Bordes c. Raffineries de Saint-Louis. — Marseille, 23 avril 1890, VI, p. 188.

28. *Navire à désigner. Sucres coloniaux. Déchet de fabrication. Bonification. Bénéfice du fabricant importateur. Navire. Désignation. Marchandises. Risques. Propriété.* — Le déchet de fabrication accordé aux sucres coloniaux directement importés en France n'est pas une détaxe, mais une bonification établie au profit des dits sucres, sans qu'il y ait aucune corrélation nécessaire entre l'obligation d'acquitter l'impôt et le droit de jouir de l'avantage créé par la loi du 29 juillet 1884. En conséquence, que la vente ait lieu à l'entrepôt, à l'acquitté ou à l'acquitté avec faculté d'entrepôt, c'est le fabricant importateur qui profite de plein droit de ce déchet de fabrication. La désignation d'un navire à l'acheteur n'a pas pour effet de faire perdre au vendeur la propriété de la marchandise, mais seulement d'individualiser la marchandise, de façon que le vendeur ne puisse la dissimuler à l'arrivée, si l'état du marché lui en fournit l'occasion. — Bordes c. Raffineries de Saint-Louis. — Aix, 24 décembre 1890, VI, p. 426.

29. *Navire à désigner. Vendeur. Obligation de charger et de transporter lui-même. Ukase impérial. Interdiction d'exportation. Force majeure.* — Dans les marchés par navire à désigner, le chargement et le transport doivent être effectués par le vendeur lui-même ou sur son ordre. L'ukase impérial russe interdisant l'exportation des céréales, intervenu avant la fin de la période pendant laquelle le vendeur était tenu d'embarquer, constitue un fait de prince. En conséquence, le vendeur est dégagé de son obligation par cet événement de force majeure. — Agelasto c. Waller frères. — Aix, 7 décembre 1892, VIII, p. 323.

30. *Navire désigné. Clauses. Sens étroit. Interprétation contre le vendeur.* — Dans les marchés à livrer par navire, les conditions stipulées doivent être interprétées dans un sens étroit contre le vendeur et ne peuvent être remplacées par des équivalents. — Dufresne et Engels c. Le Goff et Gebruder Michaelles; — Hâvre, 20 janvier 1892, VII, p. 423. — Lamotte c. Goll; — Hâvre, 15 mars 1892, VII, p. 683.

31. *Navire désigné. Vente de marchandises à prendre sur un lot. Offre d'un autre lot.* — Lorsque le vendeur a vendu une quantité de 200 balles à prendre sur un lot de 500, ce lot de 500 balles forme un corps certain qui doit avoir été embarqué en totalité sur le navire, et, à défaut du lot original, l'acheteur est en droit de refuser en application au marché 200 balles provenant d'un autre lot sur lequel ils n'ont pas entendu traiter. — Lamotte et Cie c. Goll et Degener Boning. — Hâvre, 15 mars 1892, VII, p. 683.

32. *Navire désigné. Partie de la marchandise offerte par un autre navire.* — Lorsqu'une marchandise est vendue, pour être prise sur le quai, au débarquement d'un navire déterminé et attendu, le vendeur est obligé de livrer la totalité de cette marchandise, au déchargement dudit navire. En conséquence, lorsqu'une partie seulement de la marchandise a été livrée par le navire convenu, et que le vendeur a offert la livraison du

surplus par un autre steamer, l'acheteur a le droit de faire annuler cette offre et d'obtenir la résiliation du marché pour toute la quantité qui ne lui a pas été livrée au débarquement du premier navire. Il n'en serait autrement que si, dans le contrat, le vendeur s'était réservé, d'une manière expresse, la faculté de livrer ou de compléter la livraison par d'autres steamers que celui désigné. — Egloff et Gauchat c. Dupuis. — Hâvre, 27 février 1888, III, p. 704.

33. *Qualité telle quelle. Qualité loyale et marchande.* — La qualité loyale et marchande est, dans toutes les ventes, une condition toujours sous-entendue et fait la base nécessaire des transactions, à moins de stipulation contraire. Dans une vente à livrer faite *qualité telle quelle,* le vendeur est donc tenu de livrer, quelle que soit la qualité de la marchandise, une marchandise qui soit au moins de qualité loyale et marchande. — Dubosc c. Pégo et Cie. — Hâvre, 29 juillet 1890, VI, p. 428.

34. *Qualité telle quelle. Bois de campêche. Mélange de bois d'essences différentes. Bois éteints. Triage. Laisser pour compte.* — En cas de vente à livrer par navire de bois de campêche *qualité telle quelle*, l'acheteur est fondé à laisser le chargement pour compte de l'expéditeur, si, dans son ensemble, et à raison du mélange de bois d'essences différentes ou éteints, et ainsi impropres à leur destination, le chargement se trouve être d'une qualité non loyale ni marchande. L'acheteur n'est pas tenu de recevoir les bois qui pourraient être utilisés, mais qui seraient à t ier dans le chargement, l'opération du triage étant une opération très longue et dispendieuse, et la marchandise devant être présentée au débarquement dans des conditions à pouvoir être reçue et faire ainsi aliment au marché . — Dubosc c. Pégo et Cie. — Ibid.

35. *Sacs. Clause « tels quels, sauf pourris. » Interprétation. Usages de Marseille.* — Dans les marchés de sacs, la clause « tels quels, sauf pourris » doit être interprétée, sur la place de Marseille, en ce sens que les sacs vides doivent être embarqués en bon état, de sorte que l'acheteur n'ait pas à subir les avaries antérieures à l'embarquement et qu'il n'ait à supporter que les avaries de route et à ne recevoir les pourris qu'à raison de quatre pour un. — Perdomo et Barroil c. Gardair. — Marseille, 19 février 1891, VI, p. 567.

36. *Steamer direct dans un port désigné. Condition essentielle. Obligations du vendeur. Résiliation.* — En cas de vente de 500 sacs de café à livrer par steamer direct dans un port désigné (Bordeaux), le vendeur ne peut valablement livrer à l'acheteur des cafés venus dans un autre port (Le Hâvre), même en offrant de les réexpédier au port désigné par prochain steamer, la condition de livraison par steamer direct étant une condition essentielle dont l'inaccomplissement doit entraîner la résiliation du marché. — Louis Reinhart c. Féré aîné. — Hâvre, 26 mars 1888, IV, p. 39.

37. *Steamer direct dans un port désigné. Livraisons successives. Défaut de conformité des dernières. Indivisibilité du marché.* — En pareil cas, le marché doit être résilié pour le tout, bien qu'il stipule quatre livraisons successives de 125 sacs chacune, et que le vendeur offre les deux dernières conformes aux conventions, s'il résulte des documents de la cause que les parties ont entendu que leur contrat ne pût s'exécuter partiellement. — Louis Reinhart c. Féré aîné. — Ibid.

38. *Raisins secs. Vapeur direct. Sens de ce mot.* — On doit entendre par « vapeur direct », un vapeur qui, partant d'un port désigné, suit une ligne normale qui n'implique aucun retour en arrière, aucune déviation accentuée, aucune navigation au-delà du port de destination. En conséquence, doit être considéré comme direct un vapeur qui, tout en suivant une ligne progressive, fait de courtes escales sur sa route. — Micrulachi c. Martin. — Marseille, 18 novembre 1891, VII, p. 315.

39. Italie. — *Clause « embarquement par le prochain vapeur ». Usage de Gênes.* — La clause « embarquement par le prochain vapeur », insérée dans un contrat de vente, emporte pour la maison venderesse, d'après les usages de la place de Gênes, l'obligation d'expédier la marchandise par le prochain vapeur en partance ayant place à bord, sans

qu'on puisse admettre aucun terme de tolérance. — Calame et Cortese c. Solari. — Gênes, 27 mars 1893, IX, p. 622.

VENTE COUT ET FRET.

1. France. — *Marchandise indéterminée. Embarquement à époque fixe. Marché ferme.* — Dans un marché *coût, fret et assurance*, portant sur une marchandise indéterminée, à embarquer à une époque fixe, l'application faite ultérieurement par le vendeur en aliment au marché rend le marché ferme. — Howard Tyson c. Carel. — Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 290.

2. *Navire. Désignation. Marché ferme.* — Dans une vente *coût et fret*, le vendeur n'est pas tenu de livrer par un steamer déterminé ; mais, en désignant un navire, il renonce à la faculté que lui réservait son contrat, et le marché devient ferme par le fait de la désignation. — Defresne et Engels c. Le Goff et Gebruder Michaelles. — Hâvre, 20 janvier 1892, VII, p. 423.

3. *Vendeur. Obligation de transporter la marchandise à bord. Signature du connaissement. Avaries antérieures.* — Lorsque des marchandises sont vendues avec la clause *coût, assurance, fret*, le prix stipulé comprend le prix de la marchandise, de l'assurance et du fret à partir du port maritime d'embarquement jusqu'au port de destination du navire. En l'état de cette clause, le vendeur, prenant l'obligation de fournir la marchandise, le fret et l'assurance, doit transporter la marchandise à bord du navire, et, par suite, elle reste à ses risques et périls jusqu'au moment de la signature du connaissement par le capitaine, et les avaries totales ou partielles ne sont à la charge de l'acheteur qu'à partir de ce moment. — Société de Laubardemont c. Engster. — Bordeaux, 27 juillet 1893, IX, p. 484.

4. *Vendeur commissionnaire de l'acheteur. Assurance franc d'avaries particulières. Usages du port de charge.* — Le vendeur dans une vente *coût, fret et assurance*, peut, dans certaines circonstances, être considéré comme le commissionnaire de l'acheteur. Il n'a donc qu'à soigner l'assurance dans les conditions où elle est pratiquée au port de charge, et non d'après celles du lieu de son domicile. Si les marchandises (dans l'espèce, des bois du Nord) sont, d'après les usages du port de charge (dans l'espèce Gothembourg), généralement expédiées *franc d'avaries particulières*, le vendeur n'encourt aucune responsabilité pour n'avoir pas fait souscrire une police à tous risques en payant une prime plus élevée. — Bensussan frères et Cie c. Grawitz et Cie. — Aix, 20 juin 1884, I, p. 491.

5. *Double assurance pour le vendeur. Assurance antérieure par l'acheteur. Perte de la marchandise par fortune de mer. Assureurs du vendeur seuls responsables.* — Lorsqu'au cas d'une vente faite *coût et fret*, le vendeur et l'acheteur ont, chacun de leur côté, fait assurer la marchandise, l'assurance faite par le vendeur est seule valable, quoique postérieure en date à celle faite par l'acheteur. Il n'y a pas lieu d'appliquer dans ce cas, l'article 359 du Code de commerce, puisque l'acheteur ne courait aucun risque et n'avait aucune qualité pour faire assurer une marchandise dont la propriété reposait encore sur la tête du vendeur, qui seul avait intérêt à l'assurance. En conséquence, en cas de sinistre et de perte des marchandises par fortune de mer, les assureurs du vendeur en sont seuls responsables. — Benoît et Cie c. Cie la Suisse et Delpierre Gournay et Cie. — Hâvre, 18 décembre 1888, IV, p. 668.

6. *Vente sur le poids délivré. Facture provisoire sur poids d'embarquement. Marchandises. Risques du vendeur.* — En cas de vente à livrer *coût et fret*, sur poids délivré à destination, les risques de la marchandise vendue restent à la charge du vendeur, jusqu'à sa délivrance à l'acheteur. Il en est ainsi, alors même que le vendeur aurait adressé à l'acheteur une facture provisoire établie sur le poids d'embarquement, si cette facture devait être rectifiée suivant le poids délivré à destination. — Benoît et Cie c. Cie la Suisse et Delpierre Gournay et Cie. — Ibid.

7. *Marchandises. Perte. Dispense de paiement du fret. Bénéfice de l'acheteur.* — Dans une vente *coût, fret, et assurance*, l'acheteur qui court

les risques de la marchandise doit aussi profiter de ce qu'il peut y avoir d'avantageux dans ces risques. Spécialement, si la marchandise périt et que, par suite, le fret ne soit pas dû au capitaine, c'est à l'acheteur et non au vendeur que doit profiter la dispense de paiement de ce fret.— Asfar frères c. Olive. — Marseille, 2 mai 1889, V, p. 382.

8. *10 0/0 en plus ou en moins. Connaissement spécial. Maximum ou minimum. Application. Déchet de route. Répartition au prorata.* — Dans une vente *coût, fret et assurance*, avec la clause « 10 p. 100 en plus ou en moins », le vendeur a le droit d'appliquer à son acheteur le maximum ou le minimum de l'environ, lorsque cette partie a fait l'objet d'un connaissement spécial au port d'embarquement. Par application de ce principe, le déchet de route ne peut pas être arbitrairement imputé par le vendeur, mais doit être réparti au prorata des quantités faisant l'objet du connaissement.— Vaïsse et Cie c. Magnan. — Marseille, 28 septembre 1894, X, p. 606.

9. *Arachides décortiquées. Marchandise saine, bonne moyenne. Echauffement pendant la traversée. Echauffement antérieur moindre de 2 0/0.* — Quand un vendeur a stipulé marchandise « *saine* », *coût, fret et assurance*, et qu'il a garanti que la marchandise serait de qualité bonne moyenne de la récolte à l'époque de l'embarquement, il s'engage simplement, par le mot « *saine* », à prendre à sa charge l'échauffement qui pourrait atteindre la marchandise pendant la traversée, soit par vice propre, soit par fortune de mer ; mais cette condition ne veut pas dire que, si la marchandise contient des graines échauffées dans la proportion de la récolte à l'époque de l'embarquement, il devra une bonification, parce qu'il ne résultera pas de la présence de ces graines échauffées que la marchandise n'était pas «*saine*», *dans le sens où les parties ont entendu contracter.* — Dreyfus frères c. Marghand frères. — Douai, 21 mai 1885, I, p. 471.

10. *Blés d'Amérique. Usages commerciaux. Vendeur. Obligation de procurer le chargement. Acheteur. Présentation de traites. Droit d'exiger des documents justificatifs.* — D'après les usages constants du commerce, lorsque des blés d'Amérique ont été vendus avec la clause *coût, assurance, fret*, le vendeur est rigoureusement tenu de fournir la preuve non seulement de l'origine et de la qualité de la marchandise, mais encore de son état sain et de son bon conditionnement au moment de son chargement, et l'acheteur est en droit d'exiger des documents justificatifs au moment où les traites qui accompagnent les connaissements sont soumises à son acceptation. Ces documents, à défaut desquels l'acheteur peut refuser la marchandise, consistent en un certificat d'origine et en une pièce qui constate le bon conditionnement du blé à l'embarquement et qui, à la Nouvelle-Orléans, consiste en un certificat émané d'inspecteurs accrédités par la Chambre de Commerce de cette ville.— Société de Laubardemont c. Engster. — Bordeaux, 27 juillet 1893, IX, p. 484.

11. *Bois. Fret porté au connaissement. Remesurage à l'arrivée. Fret supplémentaire.* — En cas de vente de bois coût et fret, l'acheteur n'est pas recevable à élever une réclamation sur le fret porté au connaissement et dont déduction lui a été faite sur la facture, sous prétexte qu'il aurait payé, après remesurage à l'arrivée, un fret plus élevé au capitaine, bien qu'une clause du connaissement permît au capitaine de remesurer les bois pour établir son fret, et que cette opération ait été faite par un mesureur juré du poids public, si le mesurage a été fait arrière du vendeur et sans qu'il y soit appelé.— Masurier le jeune et fils c. Busch. — Hâvre, 20 janvier 1891, VIII, p. 27.

12. *Déficit. Clause « poids brut du connaissement sera final ». Erreur manifeste. Preuve. Responsabilité.*— La clause « poids brut du connaissement sera final » est suffisante pour décharger le vendeur de toute responsabilité et réclamation quant au poids constaté au port de déchargement. Le vendeur est responsable au cas où une erreur manifeste est démontrée. — Lenders et Cie c. Simon Bouchotte et Cie. — Douai, 11 mai 1885, I, p. 354.

13. *Déficit. Acheteur. Excédent sur sa part proportionnelle. Refus.* —

Dans les ventes *coût, fret et assurance*, si l'acheteur doit supporter le déficit constaté à l'arrivée lorsqu'il en éprouve un préjudice, il peut, par contre, s'en prévaloir lorsqu'il y trouve un avantage. Il ne saurait donc, au cas de manquants, être tenu de recevoir au delà de sa part proportionnelle dans le chargement, telle qu'elle est déterminée par le déficit à répartir entre les divers réclamateurs, alors surtout que le vendeur a si peu entendu fixer la quantité dès l'embarquement qu'il n'a délivré, à ce moment, qu'une facture provisoire. — Génestal et Delzons c. Wautier et Cie. — Rouen, 6 décembre 1893, IX, p. 531.

14. *Vérification de la marchandise. Vice caché. Certificat officiel du port de départ. Valeur due à ce certificat. Défaut de motifs. Cassation.* — Lorsqu'un jugement déclare un vendeur responsable d'une réfaction réglée par des experts, par les motifs : 1° que le certificat des courtiers jurés du port d'embarquement, destiné à vérifier la quantité de la marchandise, n'offrait pas des garanties suffisantes d'exactitude et de sincérité ; 2° qu'en supposant, d'ailleurs, que la marchandise fût saine en apparence, au moment de l'embarquement, il en résulterait dans tous les cas qu'elle était infectée « d'un vice caché », et que l'arrêt attaqué pour réformer le jugement dont s'agit s'est expliqué uniquement sur le premier de ces moyens et les a rejetés tous les deux, sans donner sur le dernier aucun motif à l'appui de sa décision, ledit arrêt doit être annulé pour défaut de motifs. — Pauvvels et Debacker c. Dreyfus. — Cassation, 11 mai 1887, III, p. 11.

15. *Vérification avant l'embarquement. Dol. Droit pour l'acheteur de protester.* — Quand il est stipulé dans un contrat de vente, que la quantité de la marchandise sera établie, au moment de son embarquement, par un certificat déterminé, délivré par un courtier et devant faire la loi entre les parties, cette clause s'entend nécessairement en ce sens que la vérification sera sincère et réelle, et le droit de protester contre le dol est toujours réservé à l'acheteur. — Lapostolet frères et Certeux c. Bemberg et Cie. — Paris, 20 mai 1887, III, p. 271.

16. *Vérification de la marchandise au port d'arrivée. Délivrance d'un certificat à l'embarquement non prévue au contrat. Expertise. Qualité saine à l'embarquement. Echauffement à l'arrivée. Responsabilité des vendeurs.* — Dans une vente « *coût, fret, assurance*, mais sains à l'embarquement », les vendeurs sont tenus de charger la marchandise en état de de siccité. La production d'un certificat délivré à l'embarquement et établissant que des maïs étaient secs et en bon état à cette époque est insuffisante pour décharger la responsabilité des vendeurs, si le contrat ne prévoyait pas cette production. L'expertise diligentée à l'arrivée doit lui être préférée. En conséquence, les vendeurs sont responsables de l'échauffement des maïs en cours de route, si cet échauffement est attribué par les experts à leur manque de siccité lors de l'embarquement. — Lesaffre et Bonduel c. Ralli et Cie. — Dunkerque, 16 juin et 6 août 1891, VII, p. 414.

17. *Vérification. Certificat officiel. Usages du port. Expertise à l'arrivée.* — Dans une vente *coût, fret, assurance*, quand il a été convenu, entre le vendeur et l'acheteur, que la bonne qualité des marchandises serait constatée au moment de leur embarquement, suivant un certificat officiel qui ferait foi entre les parties, le certificat qui a été délivré à cet effet, après avoir été rédigé suivant les usages admis au lieu de l'embarquement, doit être considéré comme régulier. Ledit certificat doit, en outre, tenir lieu de la réception de la marchandise par l'acheteur lui-même et interdire à celui-ci la faculté de soumettre cette marchandise, une fois arrivée, à une expertise d'où dépendrait l'exécution de ses engagements. — Ephrussi et Cie c. Bemberg et Cie. — Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654.

18. *Vérification. Port de départ. Usage de La Plata.* — A défaut de convention contraire, les parties sont censées accepter, pour la vérification de la marchandise, les procédés employés dans le pays où cette vérification doit être faite. Notamment, quand des maïs doivent être vérifiés avant leur départ de La Plata, l'acquéreur ne peut se plaindre de ce que cette vérification a été faite à terre au moment où les marchandises étaient prêtes à être

chargées sur les allèges ; tels sont, en effet, les usages de ce pays.— Ephrussi et Cie c. Bemberg et Cie.— Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654 ; Cassation, 11 janvier 1888, III, p. 534.

19. *Vendeur étranger. Représentant. Expertise. Lieu d'arrivée.* — Lorsqu'une vente *coût, fret, assurance*, au port de destination, est conclue par le représentant d'un vendeur domicilié à l'étranger, le pays de ce dernier peut être considéré comme le lieu de la livraison ; mais l'acheteur domicilié en France conserve le droit d'obtenir que l'expertise de la marchandise soit faite au lieu d'arrivée.— Wiener c. Svaldi. — Marseille, 30 septembre 1886, II, p. 333.

20. *Expertise. Lieu d'arrivée.*— La clause *coût, fret, assurance* ne saurait priver l'acheteur de faire ordonner une expertise à l'arrivée de la marchandise, pour vérifier si elle est ou non conforme aux accords. — Peloux et Cie c. Chapuy. — Marseille, 1er février 1887, II, p. 574.

21. *Laisser pour compte. Offre d'une autre marchandise.* — En cas de laisser pour compte, le vendeur ne peut offrir une autre marchandise embarquée sur le même navire et à la même époque. Le droit du vendeur est épuisé par la première application. — Howard Tyson c. Carel.— Hâvre, 18 novembre 1891, VII, p. 290.

22. *Résiliation. Assurance pour partie. Solde assuré par le vendeur. Résiliation.* — Dans une vente *coût, fret, assurance*, la condition d'assurance est une des conditions essentielles du contrat et comporte une garantie des risques de navigation, spéciale et autre que celle du vendeur. En conséquence, lorsque la marchandise a été assurée en partie seulement par des tiers et que le vendeur s'est porté lui-même assureur pour le solde, l'acheteur a le droit d'obtenir la résiliation du contrat. — Cap. Patronas c. Syndicat d'exploitation des charbons français et Tricon et Cie. — Aix, 8 juin 1886, II, p. 410.

23. *Résiliation. Vice caché. Réception sans réserves. Fin de non-recevoir.* — L'acheteur qui, d'une part, reçoit la marchandise, en accomplissant le connaissement sans réserves éventuelles contre le transporteur, et, d'autre part, désigne, hors de la présence du vendeur, de concert avec les assureurs, des experts chargés de vérifier l'état de la marchandise transportée, fait acte de propriétaire ayant agréé la marchandise ; il est, en conséquence, irrecevable à demander la résolution de la vente pour vice caché de la chose vendue. — Albenque et Sifeteau c. Thévenard. — Bordeaux, 15 septembre 1887, III, p. 577.

24. *Résiliation. Vice caché. Vice propre.* — Dans une vente *coût, fret, assurance*, l'acquéreur est mal fondé à demander la résiliation, en alléguant que les avaries constatées à l'arrivée proviennent d'un vice caché, lorsque la bonne qualité de la marchandise a été régulièrement constatée à son départ et qu'il est établi que les avaries proviennent de la nature même des marchandises. — Ephrussi c. Bemberg et Cie. — Paris, 29 décembre 1886, II, p. 654.

25. *Résiliation. Vice caché. Long temps écoulé. Expertise. Déchéance.* — Une demande d'expertise, pour établir l'existence du vice caché, n'est pas recevable, lorsque, étant donnés la nature de la marchandise et le laps de temps très long écoulé depuis son chargement il serait impossible d'établir l'existence d'un vice propre au moment dudit chargement. — Albenque et Sifeteau c. Thévenard. — Bordeaux, 15 septembre 1887, III, p. 577.

26. *Résiliation. Envoi divisé.* — Dans une vente *coût, fret, assurance*, lorsque les accords ne contiennent pas de stipulations contraires, le vendeur conserve le droit de diviser l'envoi et d'offrir des quantités partielles à l'acheteur, qui ne peut demander de ce chef la résiliation. — Peloux et Cie c. Chapuy. — Marseille, 1er février 1887, II, p. 574.

27. *Résiliation. Infériorité de qualité de la marchandise. Simple bonification.* — Lorsqu'une marchandise est vendue avec la stipulation *coût, fret, assurance*, l'acheteur ne peut demander la résiliation du marché pour infériorité de la qualité de cette marchandise; il ne peut demander, de ce chef, qu'une simple bonification. — Toulouzan c. Raudich. — Marseille, 16 novembre 1885, I, p. 380.

28. *Résiliation. Non-conformité aux accords.* — Bien qu'une marchandise vendue *coût, fret et assurance* voyage aux risques et périls de

l'acheteur, du jour même de l'embarquement, ce dernier n'en a pas moins le droit de refuser d'en prendre livraison à l'arrivée, si elle n'est pas conforme aux conditions du marché. — Albenque et Sifeteau c. Thévenard; Bordeaux, 15 septembre 1887, III, p. 577. — Lapostolet c. Bemberg; — Paris, 20 mai 1887, III, p. 271.

29. Angleterre. — *Perte totale. Assurance. Bénéfice.* — L'acheteur de marchandises, qui en a payé la valeur contre remise des documents, notamment de la police, a seul le droit, en cas de perte totale, de bénéficier de la différence qui existe entre le prix payé et la valeur assurée. — Van Glehn et fils c. Van Cauwenberghe et Denoyelle. — Haute-Cour de justice, 12 juillet 1886, II, p. 195.

30. Danemark. — *Cargaison de blé. Assurance du bénéfice espéré. Usages danois.* — D'après les usages reçus en Danemark, l'acheteur peut exiger que le vendeur prenne une assurance pour couvrir entièrement le montant de la facture, mais le vendeur n'est point obligé d'assurer le bénéfice espéré. — Copenhague, 25 mars 1887, V, p. 540.

31. Italie.— *Transport par vapeur non désigné dans la vente. Faculté de transborder. Usages commerciaux.* — Dans les ventes *coût, fret et assurance* d'une marchandise à transporter par vapeur à un port déterminé, surtout dans un contrat qui ne vise point un complet chargement, et lorsque le nom du vapeur n'est pas désigné dans la vente, il n'est pas nécessaire au vendeur de se réserver la faculté de transborder. Cette faculté résulte suffisamment à son profit des usages commerciaux qui règlent les transports par vapeur, et l'acheteur qui veut être sûr du transport direct doit avoir soin de le stipuler d'une façon expresse. — Sentence arbitrale 29 août 1885, I, p. 547.

32. Suède. — *Assurance. Obligation du vendeur. Limite.* — La clause *cif* n'oblige point, en principe, le vendeur des marchandises à les assurer contre tout danger de mer, et il satisfait à ses obligations en les assurant pour les cas d'échouement de naufrage ou de collision. — Donner c. Bodecker. — Cour supr. de Suède, 10 avril 1888, V, p. 419.

33. Tunisie. — *Cargaison de pétrole. Assurance «franc d'avaries particulières».* — Lorsque le vendeur est chargé de faire assurer les marchandises pendant le transport, il suffit, pour que l'acheteur ne puisse lui reprocher ni faute ni négligence, qu'il ait souscrit une assurance dans les conditions normales et ordinaires. Les assureurs n'assurant jamais des matières explosibles, telles que de l'huile de pétrole, sans insérer dans la police la clause « franc d'avaries particulières », le vendeur a satisfait à ses obligations en contractant dans ces conditions. — Moïse de S. Attal c. Funaro. — Tunis, 20 décembre 1888, IV, p. 596.

34. *Clause mettant le voyage aux risques et périls de l'acheteur. Validité. Effet.* — Le véritable sens de la clause portant que « les vendeurs n'assument aucune responsabilité pour l'époque de l'arrivée, et les acheteurs s'engagent à recevoir la marchandise dans les conditions où elle se trouvera à l'arrivée sans avoir le droit de réclamer quoi que ce soit aux vendeurs. Les caisses vides ou coulant, que l'on trouverait dans l'ensemble du chargement, seront laissées en dépôt à la Goulette jusqu'à la fin du débarquement pour être ensuite réparties proportionnellement entre les destinataires », est que les marchandises voyagent aux risques et périls des acheteurs et que ceux-ci n'ont aucune réclamation à soulever pour les avaries dues à des fortunes de mer. — Moïse de S. Attal c. Funaro. — Ibid.

Voir aussi : *Expertise, Fin de non-recevoir, Fret, Saisie, Vente.*

VÉRITAS. — Voir : *Assurance maritime, Avarie commune, Navire, Preuve.*

VICE PROPRE. — Voir : *Abordage maritime, Affrètement, Armateur, Assurance maritime, Assureur, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière, Capitaine, Connaissement, Force majeure, Fret, Jet à la mer, Navigation intérieure, Navire, Preuve, Surestaries, Vente « coût, fret et assurance ».*

VIDANGE.

1. *Vidange par déchirures. Transporteur. Offre des ramassis. Inapplicabilité.* — Le transporteur ne saurait se libérer du prix de la vidange par déchirures en offrant les ramassis, qui ne sont applicables qu'aux vidanges par coutures. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Hâvre, 6 mars 1894, X, p. 236.

2. *Déchet normal de route. Imputation impossible.* — Le transporteur ne peut prétendre imputer le montant de la vidange sur le déchet normal de route, s'il est démontré qu'au cas où la partie entière aurait été livrée sans vidange, le poids total au débarquement aurait été au moins égal au poids du connaissement, et que, par suite, aucun déchet de route ne s'est produit. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Ibid.

3. *Graines. Humidité. Boni normal de route. Non-déduction.* — Le boni normal, résultant d'une augmentation, pendant la traversée, du poids de graines sur le poids du connaissement par le fait de l'humidité, ne doit pas venir en déduction de ce que doit le transporteur en raison des manquants et de la vidange. — Cie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris c. Langstaff, Ehrenberg et Pollak. — Ibid.

Voir aussi : *Armateur, Capitaine, Commissionnaire de transports, Connaissement.*

VIDE. — Voir : *Affrètement, Armateur, Capitaine, Expertise.*

VIOLENCE MORALE. — Voir : *Assistance maritime.*

VISA. – Voir : *Assurance maritime.*

VOIE D'EAU. — Voir : *Affrètement, Avarie, Avarie commune, Avarie particulière.*

VOILIER. — Voir : *Abordage maritime.*

VOIRIE.

1. FRANCE. — *Contravention. Officiers de port. Amarrage.* — Les officiers de port étant chargés de faire ranger et amarrer les navires, il leur appartient de veiller à ce qui concerne la police et de prescrire toutes les mesures nécessaires pour faire exécuter leurs ordres. Spécialement, il appartient à ces officiers, dans l'intérêt de la sécurité et de la navigation, d'enjoindre d'amarrer un navire au corps mort situé au large ; et le refus d'obéir constitue une contravention de grande voirie autorisant la condamnation aux frais du procès-verbal et au remboursement des frais de corvée auxquels a donné lieu l'exécution d'office des ordres donnés. — Gay. — Cons. d'Etat, 25 juillet 1886, II, p. 143.

2. *Echouement. Voisinage d'un port. Contravention.* — Lorsque l'échouement a lieu près d'un port, mais à un endroit qui ne peut pas être considéré comme une dépendance de ce port et qui ne fait pas davantage partie du rivage de la mer, le fait par le propriétaire de n'avoir pas obtempéré à la mise en demeure de procéder à l'enlèvement de ce navire ne constitue pas une contravention de voirie maritime. — Flornoy. — Conseil d'Etat, 11 juin 1886, II, p. 141.

3. *Echouement dans un port. Abandon à l'Etat. Absence de contravention.* — Aux termes de la loi du 12 août 1885, portant modification de l'art. 216 du C. de comm., le propriétaire d'un navire peut, en cas de naufrage dans un port de mer ou hâvre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord. En conséquence, lorsque le propriétaire d'un navire échoué dans le chenal d'entrée d'un port, mis en demeure d'opérer le renflouement, déclare faire l'abandon de ce navire et du fret, aucune contravention ne peut être relevée à sa charge. — Etat c. Chegaray. — Conseil d'Etat, 27 mai 1887, III, p. 269.

4. *Marchandises. Enlèvement. Contravention. Délai.* – Le délai de trois jours, imparti par l'ordonnance de 1681, liv. IV, tit. I, aux marchands, facteurs et commissionnaires, pour l'enlèvement de leurs marchandises des quais des ports, s'applique aussi bien à l'enlèvement des marchandises

destinées à être embarquées qu'à celui des marchandises qui viennent d'être débarquées. Les dimanches et jours fériés comptent pour la supputation de ce délai de trois jours. — Ministre des travaux publics c. Godet. — Conseil d'Etat, 2 mars 1888, IV, p. 134.

Voir aussi : *Abandon, Abandon du navire et du fret, Capitaine, Navire, Port.*

VOITURIER.

1. France. — *Assimilation à l'aubergiste. Art. 1782 du Code civil. Vol au préjudice d'un passager.* — Les voituriers par terre et par eau sont, aux termes de l'article 1782 du C.civ., assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre du Dépôt et du Séquestre. En conséquence, une compagnie de navigation est responsable du vol commis par un de ses matelots au préjudice d'un passager. — Cie des Messageries fluviales de Cochinchine c. Gaché. — Cassation, 5 février 1894, X, p. 9.

2. *Remorqueur. Assimilation impossible. Responsabilité du droit commun.* — Une compagnie de remorquage, dont l'office est simplement de fournir un moteur à des bateaux, qui conservent, d'ailleurs, leur équipage aussi bien que leur chargement, n'est pas à proprement parler un voiturier ; dans les rapports du remorqueur, l'article 1784 du C. civ. n'est donc pas applicable. Par suite, la responsabilité du remorqueur vis-à-vis du bateau remorqué est celle du droit commun, et est, dès lors, subordonnée à la preuve d'une faute quelconque à sa charge. — Cie des Messageries Nationales c. Cie de Touage et de Remorquage de l'Oise. — Paris, 26 novembre 1892, VIII, p. 285.

3. *Remorqueur. Assimilation impossible. Péniche remorquée. Avaries. Amarre. Mauvais état.* — Un remorqueur n'est pas un voiturier, mais un simple agent de traction. Le remorqueur parvenu en rivière à la sortie du port est trop éloigné des péniches qu'il remorque pour avoir une action efficace sur leur direction ; c'est à ces dernières à prendre les précautions nécessaires pour diriger leur marche, notamment, s'il y a lieu, à se servir de gardes montantes qu'il est d'usage d'employer à la sortie des ports. Le remorqueur ne peut donc être déclaré responsable des avaries survenues à une péniche par suite de la rupture d'une garde montante, si cette rupture est due au mauvais état de l'amarre et non à une vitesse anormale du remorqueur. — Messageries Nationales c. Lecoq et Russe. — Rouen, 4 janvier 1893, IX, p. 11.

4. *Art. 108 du Code de commerce. Application au voiturier. Transporteur par mer. Inapplication.* — L'article 108 du Code de commerce n'est applicable qu'aux voituriers par terre et non aux transports par mer, qui sont exclusivement régis par les articles 435 et 436 du même code. — Léglise c. Cie des Messageries Maritimes. — Bordeaux, 27 décembre 1892, VIII, p. 652.

5. Allemagne. — *Perte de la cargaison. Responsabilité. Assurance. Absence d'influence.* — La responsabilité du voiturier, en cas de perte ou détérioration de la marchandise, en vertu des art. 395 et 396, n'est en aucune façon modifiée par l'existence du contrat d'assurance ni par le paiement fait en vertu de ce contrat. Le paiement fait par l'assureur éteint une obligation tout à fait distincte. — Cap. Henry Klauss c. Robert Carr. — Trib. sup. hans., 27 juin 1887, III, p. 462.

Voir aussi : *Commissionnaire de transports, Fin de non-recevoir, Prescription.*

VOL.

1. France. — *Vol de marchandises à bord. Gens de l'équipage Capitaine. Responsabilité.* — Au cas de soustraction, en cours de voyage, d'une partie de la marchandise chargée, si cette soustraction paraît avoir été commise par les gens de l'équipage, le capitaine est responsable du fait de ceux-ci, considérés comme ses préposés, et en même temps de sa négligence personnelle pour n'avoir pas empêché cette soustraction. — Société commerciale c. cap. Hunter. — Hâvre, 18 juin 1894, X, p. 248.

2. *Navire. Aménagement défectueux. Vol de charbon.* — Est en

faute l'armateur qui laisse subsister dans son navire une vanne de communication entre la chaufferie et la cale contenant le charbon transporté, et n'a pas fait fermer cette vanne de manière à rendre impossibles les soustractions de charbon par les gens de l'équipage. — Société commerciale d'affrètements c. cap. Hunter. — Ibid.

Voir aussi : *Affrètement, Armateur, Commissionnaire de transports, Connaissement, Gens de mer, Preuve, Voiturier.*

VRAC. — Voir : *Armateur, Avarie, Capitaine. Chargement, Compagnie de Suez, Connaissement, Déchargement, Destinataire, Réclamateur, Sacs.*

W

WARRANT.

1. France. — *Récépissé. Endossement. Droit transmis. Etendue. Droit de propriété. Transfert. Preuve.* — Si l'endossement du récépissé de warrant transmet au cessionnaire le droit de disposer de la marchandise, cet endossement ne constitue pas nécessairement en sa faveur une transmission de propriété. L'endossement du récépissé peut n'être équivalent qu'à un simple ordre de livraison, et, si cet endossement ne mentionne pas de cause précise, les tribunaux doivent, pour apprécier sa nature et sa portée, s'en référer aux modes de preuve admis en matière commerciale. Le transfert de propriété peut être prouvé par de simples présomptions et résulter notamment de ce que le cédant était débiteur du cessionnaire pour une somme supérieure à la valeur des marchandises. — Rouquié et Mailhac c. Rables, Coulon et Rouville. — Bordeaux, 12 mars 1886, II, p. 292.

WHARF. — Voir : *Affrètement, Assurance maritime, Chargement, Déchargement.*

Y

YACHT.

1. France. — *Saisie. Tonnage inférieur à dix tonneaux. Possession. Présomption de propriété.* — Si, en vertu d'une exception toute spéciale, les navires ou autres bâtiments de mer ne sont pas soumis à la règle : *En fait de meubles, possession vaut titre,* cette exception ne saurait être étendue à un yacht de plaisance qui, ayant un tonnage inférieur à dix tonneaux, ne peut être l'objet d'un acte de francisation et dont la saisie peut être opérée suivant les règles et les formes du du droit commun. — Garseau c. Expert. — Bordeaux, 19 janvier 1894, X, p. 178.

Voir aussi : *Assurance maritime.*

TABLE DES ARTICLES

Abordage. A propos de l'Elbe et du Cramthie. Etude de droit comparé (M. Autran). X, p. 666
Abordage. Arrêté du 18 mars 1892 réglant les abordages dans les eaux navigables des Pays-Bas .... IX, p. 795
Abordage des navires (Du dommage provenant de l') dans le droit allemand (M. Beauchet) .... I, p. 183
Accidents et collisions en mer. (Loi du 10 mars 1891. France) .... VI, p. 610
Admissions temporaires des blés. (Décret sur les modifications au régime) .... IX, p. 791
Affrètement. Le principe de la responsabilité dans ce contrat (M. Lejeune) .... IX, p. 317
Afrique et Océanie. Protocole relatif aux possessions françaises et allemandes .... II, p. 237
Alfred de Courcy (M. Autran) .... IV, p. 241
Améliorations dans les ports de la côte occidentale marocaine .... VI, p. 366
Appareils à vapeur à bord des navires à vapeur. (Décret du 2 février 1893) .... VIII, p. 474
Arrimage. Décret relatif à la règlementation de l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce .... IX, p. 698
Arrimage des navires de commerce (H) .... IX, p. 646
Assistance en mer aux Etats-Unis. (Loi du 4 septembre 1890) .... VI, p. 627
Assurance (L') du profit espéré des marchandises et de la pêche. Des primes à l'importation et à l'armement. Droit comparé. (M. Desjardins) .... III, p. 135
Assurance maritime. Date de la perte présumée en cas de défaut de nouvelles. (M. de Valroger) .... X, p. 128
Assurance maritime. Nouvelles polices françaises .... III, p. 789
Assurance sur corps. Modification à divers articles de la police française .... I, p. 556
Assurance sur marchandises. Police française. Art. 7. Un arrêt dangereux. (M. de Courcy) .... II, p. 616
Avant-projet de code maritime international. (M. Jacobs) .... I, p. 661
Avarie. De la transformation de l'avarie particulière en avarie commune. Du caractère du péril nécessaire à cette transformation. (M. Marais) .... VI, p. 92
Avaries (Les) communes dans le droit belge. (M. Jacobs) .... IV, p. 606
Avaries. Législation des différents pays :
Allemagne .... III, p. 392
Angleterre .... III, p. 392
Autriche-Hongrie .... III, p. 392
Belgique .... III, p. 513
Brésil .... III, p. 513
Chili .... III, p. 794; IV, p. 108
Colombie .... IV, p. 108
Costa-Rica .... IV, p. 223
Danemark .... IV, p. 223
Egypte .... IV, p. 381
Espagne .... IV, p. 497
Etats-Unis .... IV, p. 497
Finlande .... IV, p. 417
France .... IV, p. 615
Grèce .... IV, p. 615
Guatémala .... IV, p. 615
Haïti .... IV, p. 615
Honduras .... IV, p. 615
Italie .... IV, p. 615
Japon .... IV, p. 615

Mexique.......... IV, p. 615
Monaco.......... IV, p. 615
Nicaragua .... IV, p. 615
Norvège .... V, p. 154
Pays-Bas .... V, p. 154
Pérou.......... V, p. 334
Portugal .... V, p. 334
Russie.......... I, p. 696 ; V, p. 334
Suède.......... V, p. 459
Turquie.......... V, p. 459
Avitaillement des navires. Pétrole et résidus de pétrole.......... X, p. 134
Baraterie. Du sens du mot « barratry » dans le droit anglais. (Traduit de Maclachlan .... IV, p. 700,
Bibliographie. I, p. 224, 336, 462, 576, 704 ; II, p. 128, 255, 384, 512, 767 ; III, p. 255, 400, 527, 800 ; IV, p. 128, 240, 384, 511, 624, 704 ; V, p. 335, 463, 607 ; VI, p. 128, 240, 364, 512, 660, 720 ; VII, p. 112, 240, 510, 640, 720 ; VIII, p. 255, 512, 640, 734 ; IX, p. 128, 704, 816 ; X p. 384, 560, 841.
Bill Mac Kinley .... VI, p. 113, 233
Bulletins de jurisprudence.
Allemagne. I, p. 153, 591 ; II, p. 47, 451, 710 ; III, p. 208, 458, 733 ; IV, p. 319 ; V, p. 249, 674 ; VI, p. 194 ; VII, p. 441 ; VIII, p. 570 ; IX, p. 552 ; X, p. 264.
Angleterre. I, p. 45, 162, 245, 533, 634 ; II, p. 62, 190, 335, 575, 722 ; III, p. 214, 326, 604, 743 ; IV, p. 176, 323, 443, 571 ; V, p. 78, 254, 682 ; VI, p. 71, 202, 302, 660, 702 ; VII, p. 61, 169, 327, 447, 575 ; VIII, p. 122, 382, 701 ; IX, p. 58, 247, 575 ; X, p. 89, 288, 459.
Autriche-Hongrie. I, p. 538 ; II, p. 312 ; III, p. 333; V, p. 685 ; VI, p. 309.
Belgique. I, p. 50, 169, 249, 90, 539, 642 ; II, p. 65, 196, 344, 582 ; III, p. 70, 221, 334, 464, 609, 750 ; IV, p. 83, 184, 450 ; V, p. 97, 263, 391, 526, 686 ; VI, p. 74, 313, 417, 567 ; VII, p 71, 233 ; VIII, p. 123, 393, 586, 706 ; IX, p. 65, 254, 583, 749 ; X, p. 299, 466, 621.
Brésil. I, p. 650 ; II, p. 592 ; III, p. 479 ; IV, p. 91, 698 ; V, p. 534 ; VI, p. 205, 579 ; VIII, p. 406.
Danemark. I, p. 178 ; II, p. 352 ; III, p. 347 ; IV, p. 325 ; V, p. 539 ; VI, p. 326 ; VII, p. 590 ; VIII, p. 407 ; IX, p. 765 ; X, p. 629.
Echelles du Levant. II, p. 707 ; V, p. 271 ; VIII, p. 710 ; X, p. 96, 476.
Egypte. I, p. 56 ; II, p. 204, 727 ; IV, p. 93, 462 ; VI, p. 207 ; VII, p. 340 ; VIII, p. 146, 414 ; IX, p. 271, 608 ; X, p. 318, 796.
Espagne. III, p. 222 ; VII, p. 603.
Etats-Unis. I, p. 386, 527, 630 ; II, p. 59, 187, 456, 718 ; III, p. 94, 227, 361, 488, 624, 759 ; IV, p. 97, 193, 334, 578 ; V, p. 126, 279, 550 ; VI, p. 483 ; VII, p. 177, 454.
France. I, p. 5, 97, 225, 337, 465, 577 ; II, p. 5, 129, 257, 385, 513, 641 ; III, p. 5, 145, 257, 401, 529, 657 ; IV, p. 5, 129, 244, 385, 513, 625 ; V, p. 5, 177, 337, 465, 609 ; VI, p. 5, 129, 241, 385, 513, 641 ; VII, p. 5, 113, 241, 385, 513, 641 ; VIII, p. 5, 257, 512, 641 ; IX, p. 5, 129, 433, 705 ; X, p. 5, 145, 385, 561, 721.
Grèce. I, p. 401 ; II, p. 76, 459 ; III, p. 490 ; VII, p. 75, 605 ; VIII, p. 596 ; IX, p. 285 ; X, p. 341, 637.
Italie. I, p. 58, 254, 407, 547, 654 ; II, p. 78, 212, 464, 730 ; III, p. 97, 228, 368, 761 ; IV, p. 97, 337, 580 ; V, p. 394, 558, 693 ; VI, p. 83, 338, 487, 585 ; VII, p. 84, 458, 707 ; VIII, p. 153, 418, 603, 712 ; IX, p. 73, 288, 622, 775 ; X, p. 344, 640.
Norvège. II, p. 595 ; III, p. 629 ; IV, p. 584 ; V, p. 404 ; VI, p. 489 ; VII, p. 355 ; VIII, p. 433 ; X, p. 100, 800.
Pays-Bas. I, p, 257 ; II, p. 471 ; IV, p. 99, 469 ; V, p. 379 ; VI, p. 482 ; VII, p. 460 ; VIII, p. 155, 618.
Portugal. III, p. 230.
Suède. I, p. 411 ; III, p. 101 ; IV, p.195 ; V, p. 416 ; VII, p. 187 ; VIII, p. 160 ; IX, p. 787.
Tunisie. IV, p. 478, 595 ; V, p. 130, 424 ; VI, p. 219, 507, 590 ; VII, p. 366 ; VIII, p.165, 441 ; IX, p. 84, 310 ; X, p. 106, 488.
Turquie. VII, p. 464 ; VIII, p. 159 ; X, p. 480.
Cabotage algérien (Décrets du 15 avril 1885 qui en réglemente l'exercice, et du 15 janvier 1895) .... I, p. 459 et X, p. 811
Cabotage côtier et fluvial sur les côtes occidentales de la république de l'Equateur (Décret du 6 septembre 1888).......... IV, p. 613
Cabotage (Décret du 5 décembre 1894, relatif au cabotage au Brésil).......... X, p. 811
Cabotage. Régime sur le transport du blé et de l'orge au Maroc (Décret du 30 janvier 1889).......... V, p. 153
Canal de Suez (Circulaire sur les certificats pour le passage par ce canal).......... I, p. 197
Capitaine. De sa nomination et de son congédiement dans le droit norvégien (M. Beauchet) .... V, p. 411
Capitaine. De sa responsabilité en cas d'abordage lorsqu'il se trouve un pilote à bord. Droit comparé (M. Laurin).......... I, p. 548
Capitaine. Des effets dans le droit danois des engagements contractés par le capitaine (M. Beauchet).......... V, p. 546
Caractères généraux de l'avarie commune. Droit comparé (M. de Valroger).......... I, p. 266, 419
Caution *judicatum solvi*. Loi du 5 mars 1895 l'étendant aux matières commerciales.......... X, p. 812
Certificats d'origine. Abolition partielle dans la République Argentine.......... X, p. 139
Certificats d'origine. Application aux seules marchandises faisant l'objet des nouveaux traités de la Russie avec la France et l'Allemagne .... X, p. 136
Certificats d'origine en Serbie (10-22 août 1890).......... VI, p. 368
Certificats d'origine. Résolutions du Conseil fédéral allemand.......... X, p. 134
Chemins de fer de l'Etat égyptien. Marchandises en transit. Abolition du droit. (Décret du 9 août 1887).......... III, p. 511

Clause (la) de négligence, d'après quelques décisions récentes de la jurisprudence anglaise. (MM. Govare et Morel Spiers) .... VI, p. 363
Code de commerce espagnol .... I, p. 560
Livre III. Titre I. Des navires .... II, p. 760
Titre II. Sect. 1. Des propriétaires de navires et des armateurs. II, p. 765 ; III, p. 399, 519
Sect. 2. Des capitaines et patrons de navires .... III, p. 521 ; IV, p. 116
Sect. 3. Des officiers et de l'équipage .... IV, p. 119, 232
Sect. 4. Des subrécargues .... IV, p. 233
Titre III. Des contrats spéciaux.
Sect. 1. Du contrat d'affrètement.
§ 1. Des formes et des effets du contrat d'affrètement .... IV, p. 233
§ 2. Des droits et obligations du fréteur .... IV, p. 238 et 533
§ 3. Des obligations de l'affréteur .... IV, p. 504
§ 4. De la résiliation totale ou partielle du contrat d'affrètement .... IV, p. 505
§ 5. Des passagers dans les voyages par mer .... IV, p. 507
§ 6. Du connaissement .... IV, p. 510, 620
Sect. 2. Du contrat à la grosse ou prêt à risque maritime... IV, p. 621, 701
Sect. 3. Des assurances maritimes.
§ 1. De la forme du contrat .... IV, p. 703 ; V, p. 161
§ 2. Des choses qui peuvent être assurées et de leur évaluation. V, p. 162
§ 3. Des obligations respectives de l'assureur et de l'assuré.. V, p. 165
§ 4. Des cas d'annulation, de résiliation ou de modification du contrat d'assurance .... V, p. 171
§ 5. Du délaissement des choses assurées .... V, p. 173, 314
Titre IV. Des risques, dommages et accidents du commerce maritime.
Sect. 1. Des avaries .... V, p. 316
Sect. 2. Des relâches forcées .... V, p. 320
Sect. 3. Des abordages .... V, p. 322
Sect. 4. Des naufrages .... V, p. 324
Titre V. De la justification et de la liquidation des avaries.
Sect. 1. Dispositions communes aux avaries de toute nature... V, p. 326
Sect. 2. De la liquidation des avaries communes .... V, p. 328
Sect. 3. De la liquidation des avaries particulières .... V, p. 322
Livre IV. Titre II. Des prescriptions .... V, p. 332
Code de commerce italien.
Livre II. Du commerce maritime et de la navigation.
Titre I. Des navires et de leur propriétaire .... I, p. 87
Titre II. Du capitaine .... I, p. 91, 322
Titre III. De l'enrôlement et des salaires des gens de l'équipage .... I, p. 323
Titre IV. De la charte-partie.
Chap. I. Dispositions générales .... I, p. 330
Chap. II. Du connaissement .... I, p. 331
Chap. III. Du fret .... I, p. 332
Chap. IV. Des passagers .... I, p. 569
Titre V. Du prêt à la grosse .... I, p. 571
Titre VI. De l'assurance contre les risques de la navigation.
Chap. I. Du contrat d'assurance et des obligations de l'assureur et de l'assuré .... I, p. 575, 694
Chap. II. Du délaissement .... I, p. 700
Titre VII. Des avaries et de la contribution .... I, p. 703 ; II, p. 114
Titre VIII. Des dommages causés par l'abordage .... II, p. 120
Titre IX. Des créances privilégiées.
Chap. I. Dispositions générales .... II, p. 121
Chap. II. Des créances privilégiées sur la cargaison .... II, p. 121
Chap. III. Des créances privilégiées sur le fret .... II, p. 122
Chap. IV. Des créances privilégiées sur le navire .... II, p. 123
Livre IV. Titre I. De l'exercice des actions .... II, p. 505
Titre II. Chap. I. De la saisie, du gage et de la vente judiciaire du navire .... II, p. 114, 253, 381, 503
Chap. II. De la prescription .... II, p. 506
Code de commerce italien. Révision .... II, p. 380
Code de commerce néerlandais.
Livre II. Titre I. Des navires .... VIII, p. 231
Titre II. Des propriétaires de navires .... VIII, p. 234
Titre III. Du capitaine .... VIII, p. 236
Titre IV. De l'engagement des officiers et des gens de l'équipage .... VIII, p. 244
Titre V. Des affrètements.
Sect. 1. De la forme et de l'objet des contrats d'affrètement ... VIII, p. 302
Sect. 2. Des droits et obligations du fréteur et de l'affréteur... VIII, p. 503
Sect. 3. De la résolution des contrats d'affrètement .... VIII, p. 503
Sect. 4. Des connaissements .... VIII, p. 511
Sect. 5. Des passagers .... VIII, p. 638
Titre VI. Du dommage causé par abordage .... VIII, p. 640
Titre VII. Du naufrage, de l'échouement et des épaves .... IX, p. 111
Titre VIII. Du prêt à la grosse .... IX, p. 113
Titre IX. De l'assurance contre les risques de mer et d'esclavage.
Sect. 1. De la forme et de l'objet de l'assurance .... IX, p. 116
Sect. 2. De l'évaluation des objets assurés .... IX, p. 121

Sect. 3. Du commencement et de la fin des risques........... IX, p. 122
Sect. 4. Des droits et obligations de l'assureur et de l'assuré .... IX, p. 124, 428
Sect. 5. Du délaissement .... IX, p. 429
Sect. 6. Des droits et obligations des courtiers en matière d'assurance maritime.. IX, p. 432
Titre X. De l'assurance contre les risques du transport par terre, sur les rivières et eaux intérieures.............................. IX, p. 696
Titre XI. Des avaries.
Sect. 1. Des avaries en général .... IX, p. 697
Sect. 2. De la répartition et de la contribution dans l'avarie commune ....IX, p. 813 ; X, p. 140
Titre XII. De l'extinction des obligations dans le commerce maritime.... X, p. 140
Titre XIII. Des navires et bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures .... X, p. 141
Code de commerce portugais.
Livre III. Titre I. Des navires.
Chap. I. Dispositions générales............................... V, p. 595
Chap. II. Du propriétaire .... V, p. 598
Chap. III. Du capitaine... V, p. 599
Chap. IV. De l'équipage.. V, p. 711
Chap. V. Du connaissement.. V, p. 714
Chap. VI. De l'affrètement....................................... V, p. 715
Chap. VII. Des passagers... VI, p. 238
Chap. VIII. Des privilèges et hypothèques.................. VI, p. 370
Titre II. De l'assurance contre les risques de mer....................... VI, p. 374
Titre III. Du délaissement.. VI, p. 378
Titre IV. Du contrat à la grosse.. VI, p. 381
Titre V. Des avaries.. VI, p. 629
Titre VI. Des relâches forcées.. VI, p. 634
Titre VII. De l'abordage... VI, p. 635
Titre VIII. Du sauvetage et de l'assistance.............................. VI, p. 637
Code de commerce russe.
Livre II.
Titre I. Des bâtiments de mer pour le commerce.
Chap. I. De la construction, du gréement et de la vérification des navires de mer de commerce.................... X, p. 375
Chap. II. Du jaugeage des navires de commerce.............. X, p. 380
Chap. III. De l'inscription des navires sur les listes des bâtiments et des patentes pour la navigation sous pavillon russe.. X, p. 383
Chap. IV. De l'achat et de la vente des navires de commerce.. X, p. 523
Chap. V. De l'association pour la construction, l'achat et l'entretien des navires.............................. X, p. 526
Titre II. De la navigation commerciale.
Chap. I. Du droit de naviguer.................................. X, p. 528
Chap. II. Des documents des navires........................ X, p. 529
Chap. III. De l'équipage des navires de commerce russes...... X, p. 530
Chap. IV. De l'engagement du capitaine...................... X, p. 537
Chap. V. De l'engagement des gens de mer et des gens de service à bord des navires.......................... X, p. 544
Chap. VI. Des pilotes ou guides................................ X, p. 557
Chap. VII. De l'affrètement des navires.................. X, p. 560, 688
Chap. VIII. De la protection des navires de commerce........ X, p. 695
Titre III. De l'emprunt à la grosse et de l'emprunt des vivres en cours de voyage.
Chap. I. De l'emprunt à la grosse............................ X, p. 698
Chap. II. De l'emprunt des vivres en cours de voyage........ X, p. 699
Titre IV. Des avaries.
Chap. I. Des dommages maritimes ou des avaries petites et simples ou particulières.............................. X, p. 700
Chap. II. Des avaries grosses ou communes................... X, p. 701
Chap. III. Des avaries ou dommages maritimes provenant de dommages réciproques entre navires de commerce. X, p. 706
Chap. IV. Du règlement des avaries particulières occasionnées aux navires de commerce par les navires de guerre et réciproquement.............................. X, p. 718
Titre V. De l'assistance et du sauvetage en cas de naufrage et de la propriété des objets naufragés.
Chap. I. De l'assistance et du sauvetage en cas de naufrage.. X, p. 813
Chap. II. Du droit de propriété sur les objets naufragés recueillis pendant le nettoyage des rades et des récompenses pour avoir retiré les épaves.................. X, p. 823
Titre VI. De l'assurance maritime.
Chap. I. Dispositions générales............................... X, p. 826
Chap. II. De l'objet de l'assurance maritime.................. X, p. 828
Chap. III. De la rédaction du contrat d'assurance maritime... X, p. 830
Chap. IV. De l'exécution du contrat d'assurance maritime.... X, p. 832
Code maritime suédois.
Chap. I. Des navires.. VII, p. 221

Chap. II. Des propriétaires de navires........................ VII, p. 223
Chap. III. Du capitaine.. VII, p. 227
Chap. IV. Des gens de l'équipage.............................. VII, p. 239
Chap. V. De l'affrètement..................................... VII, p. 505
Chap. VI. Du contrat à la grosse.............................. VII, p. 712
Chap. VII. Des avaries... VII, p. 715
Chap. VIII. Des dommages provenant des abordages......... VIII, p. 206
Chap. IX. De l'indemnité de sauvetage...................... VIII, p. 207
Chap. X. Des assurances maritimes........................... VIII, p. 208
Chap. XI. Des privilèges maritimes et de la prescription...... VIII, p. 217
Chap. XII. Des délits commis par le capitaine et l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions............. VIII, p. 222
Chap. XIII. De la procédure.................................. VIII, p. 226

Code maritime suédois. Loi du 25 mai 1894, modifiant l'article 227................. X, p. 687
Commandement des navires de commerce. Conditions d'admission. Création du diplôme d'élève de la marine marchande................................. IX, p. 367
Commissionnaire. Du concours du commissionnaire en marchandises avec le porteur du connaissement, d'après un arrêt récent de la Cour d'appel de Rouen. (M. Marais)..................................... V, p. 281
Conditions anglaises et américaines des ventes de céréales et graines oléagineuses. (M. Autran)..................................... I, p. 448
Conférence de Hambourg. Programme.............................. I, p. 211
Conférence de Hambourg. Compte-rendu. (Kieruliff)............... I, p. 276
Congo portugais. Droits de sortie. Décret du 2 septembre 1887............ III, p. 794
Congrès international d'Anvers. Résolutions en matière maritime............. I, p. 425
Congrès international de droit commercial de Bruxelles. Convocation.......... II, p. 378
Congrès international de droit commercial de Bruxelles. Organisation......... IV, p. 222
Congrès international de droit commercial de Bruxelles. Rapport de M. Jacobs, président de la section de droit maritime............................ IV, p. 348
Congrès international de droit commercial de Bruxelles. Résolutions adaptés par la section de droit maritime.................................. IV, p. 367
Congrès international de droit maritime de Gênes. Organisation.............. VI, p. 512
Congrès international de droit maritime de Gênes.
Questions : Série 1. Questions à débattre oralement au Congrès............ VII, p. 380
Série 2. Questions sur lesquelles la Commission appelle l'attention et l'étude des intéressés pour la rédaction de mémoires qui seront joints en entier ou en résumé aux actes et travaux préparatoires du Congrès.......................... VII, p. 381
Congrès international maritime de Gênes. Résolutions................ VIII, p. 175
Congrès (le) international de droit maritime de Gênes (M. Desjardins)........... VIII, p. 445
Congrès international de droit maritime de Paris. Accession de Sa Majesté l'Empereur du Japon.................................. II, p. 756
Congrès international de droit maritime de Washington.................. VI, p. 222
Chap. I. Signaux de marine.................................. VII, p. 192
Chap. II. Règles pour déterminer la navigabilité de la mer.... VII, p. 196
Chap. III. Marques de charge................................ VII, p. 197
Chap. IV. Règles uniformes pour désigner et marquer les navires.. VII, p. 197
Chap. V. Sauvetage de la vie et de la propriété après un naufrage.. VII, p. 198
Chap. VI. Qualités nécessaires aux officiers de marine........ VII, p. 200
Chap. VII. Trajet pour les steamers sur les routes fréquentées. VII, p. 201
Chap. VIII. Signaux de nuit pour communiquer les informations en mer.. VII, p. 204
Chap. IX. Avertissement de tempêtes approchant............ VII, p. 205
Chap. X. Signalement, marque et évitage des obstacles....... VII, p. 205
Chap. XI. Notice des dangers de navigation................ VII, p. 207
Chap. XII. Système uniforme de bouées et de balises........ VII, p. 208

Connaissement. Des clauses de non-garantie dans les connaissements aux Etats-Unis.. V, p. 150
Connaissement. Des connaissements directs dans le droit anglais (M. Batson)...... VI, p. 600
Connaissement. Du connaissement dans le droit danois (M. Beauchet)............ V, p. 513
Conseil sanitaire maritime et quarantenaire. Décret égyptien modifiant le décret du 3 janvier 1881.................................. IX, p. 104
Construction des navires à forfait et nature juridique de ce contrat (M. Baudouin).. VI, p. 217
Convention de commerce entre la France et les Pays-Bas.................. I, p. 281
Convention de commerce et de navigation entre la République Française et la République du Paraguay.................................. IX, p. 656
Convention du 14 mars 1884, pour la protection internationale des câbles sous-marins.. I, p. 452
Convention entre la France et l'Angleterre, sur le sauvetage et l'assistance en mer (23 octobre 1889)..................................... V, p. 704
Convention entre la France et l'association du Congo. Clause additionnelle. Décret approbatif du 16 mars 1886............................ I, p. 675
Convention internationale entre l'Italie et la Bulgarie................. VIII, p. 499
Convention internationale entre l'Italie et la Roumanie................ VIII, p. 497
Cour (la) d'amirauté anglaise. Son organisation et son fonctionnement (Docteur E. Wendt)... VIII, p. 463
Courtage maritime. Tarif. Château d'Oléron. Décret du 28 juillet 1894............ X, p. 372
Courtage maririme. Tarif. Landerneau. Décret du 12 avril 1890.................. V, p. 703

Courtage maritime. Tarif. Le Hâvre. Décret du 9 février 1895 .... X, p. 81
Courtage maritime. Tarif. Port-de-Bouc. Décret du 28 juillet 1894 .... X, p. 37
Courtage maritime. Tarif. Rouen. Décret du 17 janvier 1888 .... III, p. 79
Courtiers maritimes. Nomination. Algérie. Décret du 13 avril 1885................ I, p. 45
Déchargement des navires. Loi de Brême, du 12 mai 1883 (Traduction de M. Beauchet).. II, p. 25
De l'influence de la clause d'irresponsabilité sur le caractère de l'avarie occasionnée par la faute du capitaine (M. Marais)................................ VII, p. 60
Dépôts de houille. Etablissement sur le littoral tunisien. Décret du 24 décembre 1893.. X, p. 13
Deux tentatives de révolution dans la jurisprudence (M. de Courcy) .... III, p. 11
Douane. Avis du directeur de la douane de Libau (Russie), des 20 septembre, 2 octobre 1893, sur l'introduction des appareils maritimes .... IX, p. 80
Douane. Circulaire étendant aux navires de plaisance la faveur de la franchise pour leur avitaillement en houille et huiles minérales .... X, p. 80
Douane. Circulaire du directeur général relative à la loi sur la marine marchande. IX, p. 32
Douane. Contestations avec les importateurs sur le classement des marchandises. Règlement. Loi italienne du 13 novembre 1887 .... III, p. 79
Douane. Décret italien sur le paiement des droits en espèces métalliques.......... IX, p. 79
Douane. Dépôt des marchandises dans les magasins de la Douane. Décret guatémaltèque, du 5 juillet 1889... V, p. 45
Douane. Marchandises à destination d'un port péruvien........................ II, p. 24
Douane. Mexique. Modèles de factures .... II, p. 37
Douane. Modification au tarif du Brésil...... .... VIII, p. 19
Douane. Nouveau régime douanier aux Indes anglaises .... X, p. 37
Douane. Ouverture de la douane de Port-Bou à l'importation des boissons spiritueuses. Ordre royal espagnol, du 17 avril 1893................................ IX, p. 42
Douane. Provenances de Cuba, Porto-Rico et des Philippines. Franchise .... II, p. 50
Douane. Régime de la République Argentine.................................... X, p. 37
Douane. Régime des boissons alcooliques. Décret mexicain du 19 mai 1893....... IX, p. 11
Douane. Régime des produits français au Maroc................................ VIII, p. 19
Douane. Russie. Marchandises accompagnées de connaissements insuffisants....... II, p. 75
Douane. Russie. Modifications aux règlements.................................. II, p. 37
Douane. Russie. Tarif. Interprétation et assimilation......................... IX, p. 10
Douane. Turquie. Marchandises non manifestées................................ II, p. 75
Droit maritime espagnol. Une lacune en matière d'abordage. (M. F. C. Autran)... II, p. 22
Droits à percevoir au port de Boulogne-sur-mer. Décret du 9 juillet 1889......... V, p. 30
Droits d'accostage en Tunisie. Décret du 25 août 1888........................ IV, p. 49
Droits d'entrée sur les tabacs. Modification. Décret égyptien.................. X, p. 13
Droits d'entrepôt et certificats d'origine. Décision du ministre des finances de Russie. IX, p. 80
Droits d'exportation à la République Argentine. Perception. Décret du 26 janvier 1894. X, p. 13
Droits d'exportation au Mexique.. X, p. 37
Droits de phare à Callao. Décret du 13 septembre 1887........................ III, p. 51
Droits de phare en Grèce. Loi du 18 juin 1886................................. III, p. 38
Droits de port à l'étranger.. II, p. 10
Droits de port à l'étranger. Hambourg.. I, p. 67
Droits de port à Saint-Pierre. (Réunion)...................................... II, p. 37
Droits de tonnage à Dunkerque. Décret du 22 septembre 1888.................... IV, p. 37
Droits de tonnage à Nantes. Fixation. Décret du 12 juin 1889................... V, p. 30
Droits de tonnage à Rochefort. Décret du 23 mai 1887.......................... III, p. 25
Droits de tonnage à St-Malo et à St-Servan. Décret du 14 août 1887............. III, p. 3
Droits de tonnage au Hâvre. Décret du 31 juillet 1888......................... IV, p. 37
Droits de tonnage et d'ancrage dans les ports du Portugal. Loi du 23 juin 1888... IV, p. 22
Droits d'importation au Mexique. Abolition de la consignation du 10/°₀, établie en faveur de la Banque nationale de Mexico. Décret du 24 juillet 1888............ IV, p. 38
Droits d'importation au Mexique. Droit additionnel de 2/°₀. Décret du 30 novembre 1888... IV, p. 61
Droits d'exportation en Italie. Décret du 25 mars 1894........................ X, p. 13
Droits d'importation. Paiement au Paraguay.................................... VIII, p. 50
Droits sanitaires. Abonnement pour les ports de la Manche et de l'Océan. Circulaire du 25 août 1887.. III, p. 38
Droits sanitaires. Tarif au Maroc.. VIII, p. 63
Droits sur les marchandises embarquées ou débarquées à Gabès. Décret tunisien du 23 décembre 1887... X, p. 13
Entrée de Hambourg dans le Zollverein allemand. Décision du chancelier de l'Empire... IV, p. 37
Entrepôts flottants à Cadix pour les charbons de terre et le coke. Ordre royal du 29 avril 1890... VI, p. 11
Expertises (les) en matière de douane. France.................................. VII, p. 61
Factures consulaires. Décret mexicain du 20 avril 1893.......................... IX, p. 10
Factures consulaires. Pérou................................. V, p. 458 ; VII, p. 63
Feux des navires autres que ceux de route. Signification. (M. De Ryckere)...... IX, p. 78
Francisation des navires appartenant à des sociétés anonymes. Avis du Conseil d'Etat du 5 avril 1887... III, p. 247
Fret sauvé du naufrage. Est-il dispensé de contribuer en proportion des allocations des dispenses de sauvetage ? (M. de Courcy)............................. I, p. 66
Gage des navires. Loi de Hambourg du 27 avril 1885. (M. Beauchet)............. II, p. 248
Gens de mer. Leur privilège sur le fret encaissé par l'armateur. (M. Genevois).... II, p. 218
Gens de mer. Paiement des salaires et traitement des successions des marins décédés. Convention entre la France et le Danemark, la Suède et la Norvège.... II, p. 92 et 104

Gens de mer. Salaires. Paiement en monnaies étrangè-es .... II, p. 244
Hypothèque maritime (France). Loi du 10 juillet 1885. Travaux préparatoires. Texte. Décret du 25 août 1885, sur l'exécution de la loi .... I, p. 212, 285, 307, 560
Hypothèque maritime. Droit des créanciers hypothécaires sur l'indemnité d'assurance en cas de perte ou d'innavigabilité du navire. Suppression. Critique par M. Laurin .... III, p. 31
Hypothèque maritime. Loi nouvelle applicable aux colonies. Décret du 16 août 1887 III, p. 255
Hypothèque maritime. Receveurs des douanes. Tarif et cautionnement en France. II, p. 376
Immigration aux Etats-Unis. Travail à l'entreprise. Acte du 3 mars 1893 .... IX, p. 424
Importation des espèces chevaline, asine, bovine, ovine, caprine et porcine. Ouverture du port de Portbail, par décret du 8 novembre 1894 .... X, p. 624
Importation des navires en Russie. Conseil de l'Empire du 26 mai 1887 .... III, p. 391
Importation en franchise ou avec traitement de faveur de produits tunisiens en France .... IX, p. 10
Jaugeage. Décret norvégien .... IX, p. 795
Jaugeage des navires en Portugal. Décret du 12 octobre 1887 .... III, p. 793
Jaugeage des navires. Instructions pour le service des douanes. Circulaire du 16 août 1887 .... III, p. 511
Jours de planche. Calcul dans le droit suédois (M. Beauchet) .... IV, p. 199
Légalisation des factures consulaires au Pérou. Décret du 30 décembre 1890 .... VI, p. 610
Levée du blocus de la Côte des Esclaves .... VIII, p. 193
Loi des 13-25 novembre 1851, sur le livret des navires et les prêts à la grosse en Grèce .... I, p. 316
Loi du 20 décembre 1884, réprimant les infractions à la convention internationale du 1er mars 1884 .... I, p. 453
Loi du 12 août 1885, modifiant certains articles du Code de commerce français .... I, p. 319
Loi du 11 avril 1838, modifiant les articles 105 et 108 du Code de commerce français. IV, p. 107
Loi du 27 mars 1891, modifiant les articles 435 et 436 du Code de commerce français .... VI, p. 627
Loi (la) du 19 février 1889 et le droit maritime (M. Lavigne) .... VIII, p. 182
Loi (la) du pavillon en matière d'affrètement (M. Kiılin. Traduction de M. de Verville) .... IV, p. 481
Machines à vapeur. Régime de 1875. Modification. Décret du 21 juillet 1887 .... III, p. 254
Manifeste. Additions et rectifications autorisées au Mexique. Décret du 20 octobre 1887 .... III, p. 793
Marine marchande française. Revue du *Bulletin officiel* (M. R. Mazerat) I, p. 193, 435 ; II, p. 227, 494 ; III, p. 244 .... IV, p. 484
Marine marchande. Rôle d'équipage. Permis de circulation et de navigation. Petite pêche. Timbre. Loi du 21 mars, décret du 3 avril, circulaire du 13 mars 1885 .... I, p. 281
Marins français naufragés. Leur famille. Sociétés de secours (M. de Courcy) .... II, p. 362
Merchant shipping Act de 1889 .... V, p. 312
Mesures de précaution à prendre en mer. Arrêté royal belge du 8 janvier 1889 .... V, p. 153
Mesures prises par la Commission européenne du Danube, en vue de prévenir les échouements .... VII, p. 492
Modification aux droits de douane en Danemark .... VII, p. 629
Mortgage. Dispositions du Merchant shipping Act de 1854 .... I, p. 562
Navigation (la) de plaisance en France (M. R. Mazerat) .... I, p. 441
Navigation. Droits de chargement en Portugal. Décret du 18 mai 1891 .... VII, p. 111
Navigation. Droits en Tunisie. Décret du 5 novembre 1887 .... III, p. 508
Navigation française. Mesures prises à son égard sur les côtes d'Italie .... II, p. 241
Navigation italienne. Mesures prises à son égard sur les côtes de France .... II, p. 235
Navires abordant ou relâchant dans un port hellénique. Loi relative à leurs manifestes .... III, p. 504
Navires. Déchargement dans les ports de Hambourg .... I, p. 489
Navires. Décret espagnol sur la visite des navires du 24 juillet 1888 .... V, p. 153
Navires et chargements au Canada. Décret de 1888 .... IV, p. 217
Navires. Paquebots-poste. Convention franco-anglaise. Décret du 11 avril 1891 .... VII, p. 212
Obligation (de l') de l'affréteur de livrer la cargaison dans le délai fixé (M. Beauchet) IV, p. 588
Octroi de mer en Algérie. Décret du 25 décembre 1884 .... I, p. 459
Officiers de marine autorisés à commander les navires de commerce. Décret du 2 juin 1886 .... II, p. 110
Officiers de marine. Décès. Apposition des scellés .... II, p. 734
Ouverture de bureaux de douane en Tunisie .... VII, p. 384
Ouverture de ports japonais à l'exportation .... V, p. 594
Ouverture des ports de Tarrafal et de Paul dans les îles du Cap Vert. Décret du 20 décembre 1888 .... IV, p. 614
Ouverture du port de Tchang-King et règlement pour la navigation. Convention entre l'Angleterre et la Chine .... VI, p. 605
Paquebots à vapeur faisant escale en France. Taxes à percevoir (Décret du 5 mai 1893) .... IX, p. 102
Paquebots-poste. Manifestes. Formalités exigées par la loi espagnole (Décret du 4 octobre 1887) .... III, p. 508
Passagers. Règlement des conditions auxquelles sont soumis les navires ou vapeurs long-courriers qui transportent des passagers .... V, p. 590
Passagers (Transport par mer). Loi américaine du 3 août 1882. (Traduction de M. Périé) .... II, p. 508, 757
Patente des navires tunisiens à destination d'un port étranger (Décret du 15 juillet 1888) .... IV, p. 496
Pavillon de l'Empire allemand. Loi du 15 avril 1885, permettant aux navires qui n'appartiennent pas à la classe des vaisseaux marchands de porter ce pavillon ... I, p. 202

Péage. Arrêté du 4 mars 1895, modifiant le tarif au port de Calais.................. X, p. 807
Péage. Arrêté du 22 mars 1895, modifiant le tarif des droits au port du Hâvre...... X, p. 807
Pêche de la morue. Minimum des hommes d'équipage. Réduction (Décret du 12 janvier 1888).. III, p. 789
Pêche. Dép t des produits à Terre-Neuve (Décret du 26 juillet 1886)............ II, p. 243
Pêche. Eaux territoriales de France et d'Algérie. Interdiction aux étrangers (Loi du 1er mars 1888).. III, p. 789
Pêche maritime. Fixation pour les baies de l'Algérie des limites de la mer territoriale française (Décret du 9 juillet 1888)........................ IV, p. 494
Pêche maritime. Police de la navigation concernant les bateaux de pêche étrangers dans les eaux territoriales françaises (Décret des 19, 22 août 1888)............ IV, p. 495
Perte par cas fortuit des marchandises transportées. Clause « fret acquis à tout événement » (M. Danjon).. II, p. 624
Pilotage. Décret modifiant le règlement général du pilotage de l'Agérie, en ce qui concerne le port d'Alger.. IX, p. 655
Pilotage. Décret portant modification du règlement général du pilotage pour la station du Hâvre (26 novembre 1888).. V, p. 452
Pilotage. Décret portant modification du règlement général du pilotage pour les stations de Quillebœuf et de Villequier (8 janvier 1889)........................ V, p. 453
Pilotage (Droits de) à Mahon et à Barcelone.............................. II, p. 371 et 499
Pilotage (Droits de) dans le quatrième arrondissement maritime (Décret du 21 mai 1887).. III, p. 253
Pilotage obligatoire en Angleterre (M. Gray Hill)........................ X, p. 676
Pilotage. Port de La Nouvelle. Révision du règlement........................ II, p. 500
Pilotage. Règlement de pilotage du Rhône (Décret du 8 janvier 1890).............. V, p. 587
Pilotage. Règlement et tarifs dans le port de Marseille (Décret du 30 novembre 1885).. I, p. 460 et 553
Pilotage. Tarif des droits à Saint-Jean-de-Luz........................ VIII, p. 199
Pilotage. Tarif des droits dans le quartier de Caen (Décret du 30 janvier 1890)..... V, p. 706
Pilote. Sa responsabilité dans le droit danois (M. Beauchet)........................ IV, p. 328
Police des ports à Haïti (Arrêté du 28 juillet 1891)........................ VII, p. 493
Port de Cherbourg. Affectation d'un pilote spécial au service d'une compagnie maritime.. II, p. 756
Port de Leixaës. Taxes spéciales d'importation........................ II, p. 248
Port de Trieste. Règlement. Point franc........................ VII, p. 614
Port de Tunis. Taxes à percevoir (Décret du 6 janvier 1894)........................ X, p. 684
Port de Trieste et de Fiume. Suppression de la franchise. Loi du 23 juin 1891...... VII, p. 111
Ports suspects du Brésil (Décret urugayen, du 20 novembre 1891)........................ VII, p. 630
Prêt à la grosse. Evolution d'un contrat (M. Aubertin)........................ VII, p. 376
Privilège de l'équipage relativement à son salaire dans le droit norvégien (M. Beauchet).. VI, p. 507
Propriétaires de navire. (Des clauses d'exonération au profit des) (M. de Valroger). V, p. 143
Propriétaires de navire. Leur responsabilité. Droit comparé (M. de Valroger)...... II, p. 483
Propriété et nationalité des navires au Pérou (Décret du 9 novembre 1888)........ IV, p. 615
Protection des câbles télégraphiques sous-marins (Circulaire du ministre de la marine et des colonies, 31 juillet 1888)........................ IV, p. 213
Quarantaines (Loi relative aux) aux Etats-Unis........................ VIII, p. 631
Quarter. Evaluation (Rouen et Dunkerque)........................ II, p. 640
Rapport de mer (du). Droit comparé (M. de Valroger)........................ IV, p. 202
Réassurances d'abonnement (des) (M. de Valroger)........................ VIII, p. 619
Règlement de la navigation sur la Loire maritime (Décret du 27 septembre 1889)... V, p. 702
Règlement de navigation et de police, applicable au bas Danube........................ VII, p. 629
Réforme (la) des art. 435, 436 du Code de commerce........................ V, p. 414
Réforme du Code de commerce italien. Projet........................ VII, p. 491
Régime sanitaire. Conventions entre les divers Etats européens........................ IX, p. 655
Régime sanitaire. Règlement. République Argentine........................ IX, p. 805
Règlementation du travail à bord des navires à Hong-Kong........................ VII, p. 218
Règlement du port d'Isafiord (Décision du ministre d'Islande, 28 juin 1887)....... IV, p. 106
Règlement général de police du port de Nantes, du 7 janvier 1890........................ VI, p. 103
Règlement général des voies navigables administrées par l'Etat (Arrêté royal belge, du 1er mai 1889).. V, p. 312
Règlement sur l'importation des sons au Danemark........................ IX, p. 794
Règles d'affrètement. Angleterre, 1893........................ IX, p. 694
Règles d'affrètement de Hambourg (P. Govare)........................ I, p. 278
Règles de Hambourg (les) et la future législation américaine (F. C. Autran)......... I, p. 276
Règles d'York et d'Anvers 1877........................ I, p. 82
Règles d'York et d'Anvers 1890. Etude (M. Hie)........................ VII, p. 470
Règles d'York et d'Anvers. Rapport du Comité sur les avaries communes........... I, p. 80
Remorquage en Loire. Nouveau règlement........................ II, p. 639
Responsabilité des armateurs (Loi du 19 février 1893) aux Etats-Unis............. VIII, p. 632
Résumé des principes actuellement en vigueur sur le sauvetage et l'assistance dans la législation et la jurisprudence des principaux pays (M. G. Benfante).......... V, p. 564
Rétention. Droit de rétention du capitaine sur la cargaison pour le paiement du fret dans le droit norvégien (M. Beauchet)........................ VI, p. 493
Révision des règles d'York et d'Anvers. Congrès de Liverpool........................ VI, p. 339
Sacs affectés au transport des céréales. Réimportation en franchise sur le territoire russe.. X, p. 373
Saisie et vente des navires. Commentaire de la loi du 10 juillet 1885 (M. Vidal-Naquet)........................ II, p. 743 ; III, p. 375, 494, 647, 768
Saisissabilité et insaisissabilité des navires (M. Mittelstein), VIII, p. 717 ; IX, p. 91, 648, X, p. 364

Sauvetage (du) dans le droit danois (M. Beauchet) ... IV, p. 332
Signification d'exploits d'huissier à bord des navires étrangers (Délib. du Conseil de l'ordre des avocats de Marseille) ... III, p. 248
Sociétés commerciales et industrielles. Exercice de leurs droits en France et en Italie (Décret du 16 mars 1887) ... III, p. 252
Sucres. Drawback en Italie (Décret du 25 juillet 1892) ... VIII, p. 194
Sucres. Régime aux îles Canaries (Décret du 15 mai 1892) ... VIII, p. 162
Surestaries. Tarif pour les bateaux de navigation intérieure et pour les allèges en chargement et déchargement à Nantes ... I, p. 557
Surprime de navigation (Arrêté ministériel du 27 septembre 1893) ... IX, p. 420
Surtaxe applicable aux marchandises qui transitent par Montévidéo ... VII, p. 384
Taxes à percevoir sur les paquebots à vapeur faisant escale sur les côtes de France (Décret du 25 juillet 1894) ... X, p. 372
Tonnage. Décret du 4 mars 1895, augmentant la taxe établie au port de Calais ... X, p. 806
Tonnage brut des navires. Décret du 31 janvier 1893 ... VIII, p. 473
Tonnage. Décret établissant un droit de tonnage au port de Duclair (Seine-Inférieure) ... IX, p. 793
Tonnage. Décret sur l'établissement d'un droit de tonnage au port de Saint-Raphaël (Var) ... IX, p. 79
Torpilles (les) et le droit des gens (M. A. Desjardins) ... II, p. 85
Traité de commerce et de navigation entre la France et l'Equateur ... IV, p. 106
Traité de commerce et de navigation entre l'Italie et la Grèce, dénoncé par note du gouvernement hellénique des 4, 16 mai 1888 ... IV, p. 380
Traité de commerce et de navigation entre l'Italie et le Transvaal, des 6 octobre 1886, 10 septembre 1888 ... IV, p. 614
Traité de commerce et de navigation au Congo et au Niger ... II, p. 94
Traité de commerce entre l'Espagne, la Belgique et l'Angleterre, du 2 août 1886 ... II, p. 239
Traité de commerce et de navigation, du 5 décembre 1885, entre le Mexique et les royaumes unis de Suède et de Norvège ... III, p. 793
Traité de commerce et de navigation entre l'Italie et l'Espagne. Prorogation ... III, p. 255
Traité de commerce et de navigation entre la Grèce et l'Empire allemand, du 9 juillet 1884 ... I, p. 209
Traité de commerce et de navigation entre les royaumes unis de Suède et de Norvège et le Portugal ... I, p. 456
Traité entre la France et l'Annam, du 6 janvier 1884. Loi approuvant ce traité ... I, p. 669
Traité entre la France et S. M. la reine de Madagascar. Loi approuvant ce traité ... I, p. 672
Traité de navigation entre la France et l'Autriche (9 avril 1884) ... I, p. 455
Traité de réciprocité entre les Etats-Unis et les Antilles espagnoles ... VII, p. 220
Traité provisoire de commerce entre la Russie et l'Autriche-Hongrie ... X, p. 135

TABLE CHRONOLOGIQUE

1851

Grèce. Loi des 13 et 25 novembre. I, p. 316

1880

3 août. Hâvre. I, p. 140

1881

27 août. Poitiers. V, p. 26

1882

6 juin. Cassation I, p. 12
8 juin, Alexandrie, I, p. 56
3 août. Loi des Etats-Unis. II, p. 708. 757
18 août. Bordeaux. IV, p. 400

1883

12 février. Bordeaux. IV, p. 403
24 février Gand. I. p. 400
15 mars. Alexandrie. I, p. 58
16 mars. Amsterdam. I, p. 261
8 mai. Douai. I, p. 120
12 mai. Loi de Brême. II, p. 252
28 mai. Trib. marit. Constantinople. VII, p. 464
20 juin. Douai. I, p. 117
3 octobre. So-og Handelsret. II, p. 355
3 octobre. So-og Handelsret. II, p. 357
10 octobre. So-og Handelsret. II. p. 358
31 octobre. Rotterdam. I p. 263
20 novembre. Ostende. I, p. 50
21 novembre. Rotterdam. I, p. 264
1er décembre. Rotterdam. I, p. 257
31 décembre. So-og Handelsret. II, p. 354
31 décembre. So-og Handelsret. II, p. 357

1884

3 janvier. So-og Handelsret. I, p. 352
3 janvier. Bordeaux. IV, p. 54
14 janvier. Rennes. I, p. 151
21 janvier. Landsoverret de Copenhague. II, p. 358
22 janvier. Cassation. I, p. 342
20 février. So-og Handelsret. II, p. 361
6 mars. Seine. I, p. 22
14 mars. Convent. intern. I, p. 452
2 avril. So-og Handelsret. II, p. 354
3 avril. Venise. I, p. 64
7 avril. Cass. Florence. I, p. 65
22 avril Haarlem II, p. 473
6 mai. Cassation. I, p. 59
7 mai. So-og Handelsret. II, p. 340
8 mai. Anvers. II, p. 9
15 mai. Cass. Florence. I, p. 349
15 mai. Ostende. IV, p. 186
16 mai. Ch. com. Copenhague. V, p. 540
17 mai. Anvers. I, p. 170
28 mai. So-og Handelsret. II, p. 360
4 juin. Ordon. roy. de Suède. II, p. 113
6 juin. Loi française I, p. 669
12 juin. Anvers. I, p. 176
12 juin. So-og Handelsret. II, p. 354
14 juin. Loi de Norvège. II, p. 113
18 juin. So-og Handelsret. II, 357
19 juin. Rennes. I, p. 472
19 juin. Rennes. I, p. 474
20 juin. Aix. I, p. 461
24 juin. Cassation. I, p. 344
7 juillet. Catane. I, p. 91
9 juillet. Trib. marit. Copenhague, III, p. 358
16 juillet. Loi d'Italie. II, p. 113
20 juillet. Sent. arbitrale belge. III, p. 90
26 juillet. Bruxelles. II, p. 344
30 juillet. Caen. I, p. 28
2 août. Nantes. I, p. 34
13 août. Bordeaux. I, p. 37
27 août. Brésil. Trib. sup. I, p. 650
8 septembre. France. Décret min. I, p. 686
24 septembre. Tribun. de l'emp. Allem. II, p. 47
13 octobre. Trib. sup. hans. I, p. 155
15 octobre. Trib. mar. Copenhague. III, p. 355
23 octobre. Cass. Palerme. I, p. 59
28 octobre. Landgericht. de Hambourg. I, p. 157
7 novembre. Cass. Turin. I, p. 408
11 novembre. Hâvre. I, p. 141
15 novembre. Sent. arbit. Belge. I, p. 541
17 novembre. Hâvre. I, p. 138
17 novembre. Trib. sup. hans. I, p. 158

19 novembre. Bordeaux. I, p. 37
26 novembre. Hâvre. I, p. 139
27 novembre. Anvers. II, p. 350
1er décembre Landgericht. de Hambourg. I, p. 159
5 décembre. Autriche-Hongrie. Ordonnance. I, p. 560
6 décembre. Nantes. I, p. 147
6 décembre. Trib. de l'emp. Allem. II, p. 50
6 décembre. Rotterdam. II, p. 474
8 décembre. Anvers. I, p. 52
8 décembre. Bruxelles. I, p. 169
8 décembre. La Haye. II, p. 471
16 décembre. Rio-de-Janeiro. I, p. 652
20 décembre (loi du). France. I, p. 453
20 décembre. Nantes. I, p. 150
23 décembre. Cass. I, p. 10
24 décembre. Rouen. I, p. 25
27 décembre. Anvers. I, p. 394

1885

1er janvier (déc. fr.) I, p. 459
7 janvier. Trib. sup. hans. I, p. 153
15 janvier. Marseille. I, p. 38
20 janvier. Hâvre. I, p. 142
20 janvier. Marseille. I, p. 40
22 janvier. Paris. I, p. 228
22 janvier. Rouen. I, p. 26
24 janvier. Nantes. I, p. 379
24 janvier. Nantes. II, p. 34
29 janvier. C. sup. Suède. I, p. 415
29 janvier. Gênes. I, p. 409
30 janvier. Trib. sup. hans. II, p. 54
31 janvier (loi du). Allemagne. I, p. 84
31 janvier. Rotterdam. II, p. 479
5 février. Convention France et Congo. I, p. 676
6 février. Rouen. I, p. 146
7 février. Cass. Turin. I, p. 257
7 février. Turin. I, p. 255
9 février. Cass. Florence. I, p 256
9 février. Rouen. I, p. 27
10 février. Paris. I, p. 108
11 février. Caen. I, p. 584
11 février. Caen. I, p. 30
12 février. Anvers. I, p. 53
13 février. Gênes. I, p. 58
13 février. Trib. sup. hans. II, p. 56
17 février. Trib. sup. hans. I, p. 161
18 février. C. sup. Suède. I, p. 418
19 février. Gênes. I, p. 64
20 février. C. sup. de Christiania. II, p. 614
21 février. Trib. sup. Madrid. III, p. 227
23 février. Anvers. I, p. 55
24 février. Paris. I, p. 103
24 février. Hâvre. I, p. 135
25 février. Boulogne. I, p. 114
25 février. C. sup. de Christiania. II, p. 599
27 février. Anvers. I, p. 539
28 février. Cours de session d'Edimbourg. I, p. 46
28 février. Haute-Cour de justice. I, p. 46
3 mars. Hâvre. I, p. 133
3 mars. Caen. II, p. 261
4 mars. Gênes. I, p. 409
5 mars. C. sup. de judicature. I, p. 45
5 Mars. Marseille. I, p. 123
6 mars. Anvers. I, p. 56
6 mars. Gênes. I, p. 63
6 mars. Gênes. I, p. 64
9 mars. Cassation. I, p. 99
11 mars. Cassation. I, p. 97
13 mars. Bruxelles. I, p. 393
13 mars. C. sup. de Christiania. II, p. 600
16 mars. Cassation. I, p. 346
18 mars. Marseille. I, p. 44
19 mars. Paris. I, p. 15
23 mars. Paris. I, p. 104
24 mars. Aix. I, p. 41
25 mars. Nantes. I, p. 60
28 mars. Gênes. I, p. 50
1er avril. Haute-Cour de justice I, p. 47
2 avril. Rouen. I, p. 368
3 avril. Anvers. I, p. 253
3 avril. Anvers. II, p. 47
9 avril. Traité. Fr. et Autriche-Hongrie I, p. 455
10 avril. Portugal. Traité de navigation. I, p. 456
13 avril (déc. fr.) I, p. 945
14 avril. Suède. C. sup. I, p. 415
15 avril. Cassation. I, p. 5
15 avril. Cassation. I, p. 13
15 avril. Cour supr. de justice. I, p. 48
15 avril (décret fr.) I, p. 459
15 avril. Trib. marit. Copenhague. III, p. 353
16 avril. Haute-Cour de justice. I, p. 40
16 avril. Marseille. I, p. 126
20 avril. Gênes. I, p. 254
20 avril. Marseille. I, p. 127
23 avril. Anvers. I, p. 252
23 avril. Anvers. I, p. 251
27 avril. Hâvre. I, p. 237
27 avril. Loi allemande. II, p. 248
28 avril. Hâvre. I, p. 374
29 avril. Cassation I, p. 13
29 avril. Trib. marit. Copenhague. III, p. 356
30 avril. Marseille. I, p. 124
1 mai. Haute-cour de justice. I, p. 168
2 mai (décret royal du). Portugal. I, p. 210
2 mai. C. sup. de Christiania. II, p. 611
3 mai. Gand. I, p. 67
4 mai. C. sup. Etats-Unis. I, p. 389
5 mai. Anvers. I, p. 249
5 mai. Anvers. I, p. 250
9 mai. Nantes. II, p. 35
10 mai. Bristol. I, p. 166
11 mai. Douai. I, p. 354
12 mai. Ch. des Lords I, p. 167
13 mai. Marseille. I, p. 131
18 mai. C. sup. de judicature. I p. 165
19 mai. Haute-cour de justice. I, p. 164
20 mai. Trib. sup. hans. II, p. 57
21 mai. Douai. I, p. 471
22 mai (loi du). Allemagne. I, p. 209
27 mai. Bordeaux. I, p. 494
29 mai. Trib. sup. hans. I, p. 519
30 mai. Hull (Cour. du Comté). I, p. 129
30 mai. Nantes. com. I, p. 233
30 mai. C. sup. de Christiania. II, p 604
1er juin. C. supr. Suède. I, p. 412
2 juin. Hâvre. I, p. 240
3 juin. Marseille. I, p. 381
5 juin. Seine. I, p. 230
6 juin. Anvers. I, p. 353
8 juin Douai. I, p. 356
8 juin. District Sud de New-York. I, p. 588
10 juin. Circul. fr. II, p. 495
10 juin. Nantes. II, p. 38
10 juin. Trib. sup. Madrid. III, p. 222
11 juin. Gênes. I, p. 074
11 juin. Trib. sup. hans. I. p. 521
11 juin. Palerme. II, p. 212
12 juin. Circ. Court de la Louisiane. I, p. 243
15 juin. Hâvre. I, p. 243
16 juin. Bahia. II, p. 592
17 juin. Marseille. I, p. 122
18 juin. Bruxelles. I, p. 642
18 juin. C. sup. de Christiana. II, p. 59
20 juin. Anvers. II. p. 351
22 juin. Bruxelles. II, p. 66
24 juin. Hâvre. I, p. 497
25 juin. Haute-cour de justice. I, p. 163
27 juin. Labrador Cir. Court. I, p. 389
27 juin. Saint-Malo. I, p. 617
27 juin. Nantes. II, p. 39
29 juin. Hâvre. I, p. 376
29 juin. Hâvre. I, p. 377
3 juillet. C. sup. de judicature. I, p. 245
4 juillet. Nantes. I, p. 623

7 juillet. Suède. C. supr. I, p. 411
10 juillet. Haute cour de justice. I, p. 245
10 juillet. France. Loi sur l'hypothèque marit. I, p. 212, 307
13 juillet. Gênes. I, p. 660
16 juillet. Bruxelles. II, p. 67
16 juillet. Décr. fr. IV, p. 485
18 juillet. Haute cour de justice. I. p. 248
18 juillet. Anvers. II, p. 201
18 juillet. Gand. II, p. 67
17 juillet. Nantes. II, p. 40
20 juillet. Rouen. I, p. 229
21 juillet. Cassation. I, p. 101
21 juillet. Etats-Unis. District de Maryland. I, p. 528
21 juillet. Etats-Unis. District sud de New-York. I, p. 529
21 juillet. Etats-Unis. District sud de New-York. I, p. 531
21 juillet. New-York. C. de cir. I, p. 630
22 juillet. Cassation. I, p. 102
25 juillet. St-Nazaire. I, p. 500
28 juillet. Etats-Unis. C. Court Michigan. I, p. 388
28 juillet. Bordeaux. II, p. 659
30 juillet. Aix. I, p. 598
1er août, Anvers. I, p. 396
3 août Aix. I, p. 225
3 août. Guadeloupe. I. p. 364
6 août. New-York (district). I, p. 527
6 août. France et Pays-Bas. Convention. I, p. 284
8 août. Etats-Unis Circul. Court. I, p. 387
11 août. Etats-Unis. Dist. Court Illinois. I, p. 388
12 août (Loi du). France. I, p. 319
19 août. Cass. Turin. II, p. 78
21 août. Conseil de préfect. de la Seine. I, p. 371
21 août. Marseille. I, p. 231
21 août. Tribun. sup. Copenhague. I, p. 360
22 août (décret du.) France. I, p. 560
22 août. Rouen. I, p. 109
25 août (Loi du.) Espagne. I, p. 560
25 août. Etats-Unis. Dist. Conrt. I, p. 386
26 août. Italie. Sentence arbitrale. I, p. 547
28 août. Nantes. II, p. 172
1er septembre. Bahia. II, p. 592
19 septembre. Cass. Rome. I, p. 654
21 septembre. Anvers. I, p. 398
21 septembre. Anvers. II, p. 72
23 septembre. Anvers. I, p. 399
25 septembre. Mostaganem. Trib. corr. I, p. 381
26 septembre. Anvers. I, p. 645
27 septembre. Lyon. I, p. 401
6 octobre. Autriche-Hongrie. C. sup. de justice. I, p. 538
6 octobre. New-York. I, p. 631
6 octobre. New-York. I, p. 630
16 octobre. Lucques. II, p. 82
20 octobre. Cap de Bonne Espérance. C. sup. I, p. 535
26 octobre. Marseille. I, p. 382
27 octobre. Trib. sup. hans. I, p. 523
27 octobre. Bordeaux. II, p. 16
28 octobre. Cassation. I, p. 310
29 octobre. Cass. Ch. crim. I, p. 352
30 octobre. Cassation. I, p. 353
30 octobre. C. de distr. de New-York. II, p. 59
5 novembre. C. du Comté de Cardiff. I, p. 537
7 novembre. Anvers I, p. 645
7 novembre. Nantes. II, p. 316
9 novembre. Marseille. I, p. 626
10 novembre. Anvers. I, p. 647
10 novembre. Douai. I, p. 361
11 novembre. Cassation I, p. 337
12 novembre. Cass. Belge I, p. 390
13 novembre. Conseil d'Etat. I, p. 468
13 novembre. Trib. sup. hans. I, p. 526
14 novembre. C. de police. de Hull. I, p. 536
16 novembre. Haute-Cour de justice. I, p. 533
16 novembre. Marseille. I, p. 380
16 novembre. Rouen. I, p. 588
Ediburg. C. de session. I, p. 537
21 novembre. Paris. I, p. 482
23 novembre. Anvers. II, p. 70
23 novembre. Bordeaux. II, p. 16
24 novembre. New-York. I, p. 632
25 novembre. Gênes. II, p. 216
25 novembre. Grandville. II, p. 553
26 novembre. Marseille. I, p. 507
27 novembre. Haute-Cour de justice. I, p. 535
27 novembre. Anvers. II, p. 71
30 novembre. Rouen. I, p. 590
30 novembre. Trib. sup. hans. II, p. 522
30 novembre. Trib. sup. hans. II, p. 451
2 décembre. Nantes. Trib. com. II, p. 432
3 décembre. C. sup. de Pensylvanie. I, p. 634
4 décembre. Gênes. I, p. 658
5 décembre. Ancône. II, p. 468
7 décembre. Paris. I, p. 489
11 décembre. C. sup. de Hong-Kong. I, p. 640
11 décembre. Conseil d'Etat. I, p. 469
15 décembre. Haute-Cour de justice. I, p. 536
15 décembre. Traité de comm. et de navig. entre la Suède et le Mexique. III, p. 793
16 décembre. Marseille. I, p. 157
17 décembre (Loi du). France. I, p. 672
17 décembre. Paris. I, p. 489
17 décembre. Seine. I, p. 502
18 décembre. Alger. I, p. 606
19 décembre. Aix. I, p. 494
20 décembre, Paris. I, p. 477
21 décembre. Haute-Cour de justice. I, p. 534
21 décembre. Douai. II, p. 515
22 décembre. Anvers. I, p. 543
22 décembre. Dunkerque. I, p. 607
22 décembre. Dunkerque. I, p. 495
22 décembre. Cass. Turin. II, p. 213
22 décembre. Rouen. II, p. 264
26 décembre. Nantes., p. 318
28 décembre. Gênes. I, p. 655
29 décembre. Aix. I, p. 599
30 décembre. Cassation. I, p. 467
30 décembre. Gênes. I, p. 656
31 décembre. Anvers. I, p. 648
31 décembre. Lucques. II, p. 83
31 décembre. Stockholm, III, p. 101
Etats-Unis. Circ. I, p. 686
Athènes, n° 148 II, p. 76
Syra. n° 353. II, p. 77
Syra. n° 744. II, p. 78
Athènes, arrêt n° 55, I, p. 403
Cass. Athènes, arrêt n° 68. I, p. 402
Athènes, arrêt, n° 82. I, p. 404
Athènes, arrêt n° 3. I, p. 404

1886

4 janvier. Cass. I, p. 455
5 janvier. Dunkerque. I, p. 496
6 janvier. Marseille. I, p. 628
7 janvier. C. de Session d'Edimbourg. I, p. 640
12 janvier. Décret fr. II, p. 755
14 janvier. Bruxelles. II, p. 199
15 janvierr. Haute-Cour de justice. I, p. 636
19 janvier. Haute-Cour de justice. I, p. 634
21 janvier. New-York. II. p. 61
22 janvier. Anvers. I, p. 544
26 janvier. Rennes. II, p. 263
29 janvier. C. sup. de judicature. I p. 641
30 janvier. Nantes. II, p. 570
3 février. Décret Brésil. N° 9554. II, p. 380

3 février. Trib. marit. Copenhague. III, p. 359
4 février. Haute Cour de justice. I, p. 638
4 février. Trib. cons. de Constantinople. II, p. 707
4 février. Trib. marit. Copenhague. III, p. 355
5 février. C. de session d'Edimbourg. II, p. 635
5 février. Gothie. IV, p. 197
6 février. Hambourg. II, p. 455
6 février. Trib. sup. hans. II, p. 452
6 février. C. sup. de Christiania. III p. 629
8 février. C. de dist. Est du Michigan. II, p. 60
8 février. Hâvre. II, p. 24
8 février. Hâvre. II, p. 27
10 février. Trib. marit. Copenhague. III, p. 349
11 février. Gênes. II, p. 217
11 février. Cour supr. Suède. III, p. 167
17 février. Aix. I, p. 602
17 février. Marseille. I, p. 629
18 février. Bruxelles. I, p. 644
18 février. Rennes. I, p. 592
18 février, Bruxelles. II, p. 65
19 février. Trib. sup. hans. II, p. 453
22 février. Liverpool. Assises. I, p. 637
22 février. Cass. Florence. II, p. 730
23 février. Ch. des Lords. I, p. 638
23 février. Haute Cour de justice. I, p. 637
23 février. Gênes. II, p. 79
24 février. Cass. I, p. 577
25 février. Aix. I, p. 604
26 février. Stokholm. III, p. 109
1er mars. Cass. I, p. 581
1er mars. Rouen. I, p. 615
1er mars. Trib. supr. hans. II, p. 716
2 mars. Anvers. II, p. 75
4 mars. Gênes. I, p. 80
5 mars. Cass. I, p. 584
5 mars. Anvers. II, p. 201
5 mars. Trib. sup. hans. II, p. 711
6 mars. Décret fr. II, p. 110
9 mars. Rennes. III, p. 163
11 mars. Ord. roy. esp. II, p. 499
12 mars. Bordeaux. II, p. 292
13 mars. Sent. arb. ital. II, p. 84
15 mars. Catane. II, p. 469
15 mars. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 59
15 mars. Gênes. II, p. 214
15 mars. Ord. roy. esp. II, p. 113
15 mars. Rouen. II, p. 146
16 mars (déc. du). France. I, p. 675
16 mars. Hâvre. I, p. 28
17 mars. Cass. I, p. 583
18 mars. C. sup. de Christiania. II, p. 606
18 mars. Fécamp. II, p. 161
18 mars. Anvers. IV, p. 188
22 mars. Dunkerque. II, p. 670
23 mars. Décret. fr. II, p. 243
23 mars. Haute Cour de justice. II, p. 62
23 mars. New-York. II, p. 61
23 mars. Aix. I, p. 604
23 mars. Marseille. I, p. 625
24 mars. Aix. II, p. 22
25 mars. C. sup. de Christiania. III, p. 635
30 mars. Cass. III, p. 5
31 mars. Cass. II, p. 7
1er avril. Rouen. II, p. 271
5 avril. Cass. II, p. 12
5 avril. Cass. I, p. 14
5 avril. Cass. Naples. II, p. 464
5 avril. Ch. des Lords. II, p. 62
6 avril. Hâvre. II, p. 29
6 avril. Hâvre. II, p. 168
7 avril. Hâvre. II, p. 314
7 avril. C. sup. de Copenhague. II, p. 352
9 avril. Fécamp. II, p. 163
9 avril. Lucques. II, p. 466
13 avril. Cons. Préf. Seine. II p. 22
13 avril. Hâvre. II, p. 31
13 avril. New-York. II, p. 190
14 avril. Marseille. II, p. 42
15 avril. Dunkerque. II, p. 548
15 avril. Haute-Cour de justice. II, p. 64
16 avril. Paris. II, p. 154
18 avril. Douanes. Espagne. II, p. 245
19 avril. Cass. II, p. 14
19 avril. Cour sup. des Etats-Unis. II, p. 189
19 avril. Marseille. II, p. 43
19 avril. Marseille. II, p. 45
20 avril. Haute-Cour de justice. II, p. 63
21 avril. C. sup. de just. Autriche. II, p. 342
26 avril. Conv. com. esp. II, p. 240
26 avril. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 189
27 avril. Décret fr. II, p. 92
30 avril. Décret fr. II, p. 94
30 avril. Anvers. III, p. 84
3 mai. Cass. II, p. 8
3 mai. C. du Comté de Cardiff. II, p. 194
4 mai. Rennes. II, p. 150
5 mai. Hâvre. II, p. 170
8 mai. Montpellier. II, p. 408
8 mai. Stockholm. III, p. 105
10 mai. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 187
10 mai. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 456
12 mai. Cass. Turin. II, p. 734
12 mai. Seine. II, p. 440
15 mai. Av. du Cons. Russie. II, p. 275
15 mai. Rouen. II, p. 274
16 mai. Alger. II, p. 547
17 mai. Douai. II, p. 143
17 mai. Lucques. II, p. 467
17 mai. Marseille. II, p. 175
18 mai. Alexandrie. II, p. 204
18 mai. Cass. II, p. 10
18 mai. Gênes. II, p. 465
22 mai. Gand. II, p. 202
22 mai. Paris. II, p. 156
22 mai. Rouen. II, p. 521
22 mai. C. sup. de Christiania. III, p. 643
24 mai. Rouen. III, p. 523
25 mai. Montpellier. II, p. 512
27 mai. Athènes. II, p. 462
31 mai. Cass. II, p. 130
31 mai. Rouen. II, p. 296
1er juin. Bruxelles. II, p. 200
2 juin. Cass. II, p. 129
2 juin. Cass. II, p. 132
2 juin. Décr. fr. II, p. 111
2 juin. Rouen. II, p. 276
2 juin. Rouen. II, p. 285
3 juin C. de dist. de Maryland. II, p. 458
5 juin. Seine. II, p. 322
8 juin. Aix. II, p. 410
8 juin. C. sup. de Christiania. III, p. 646
9 juin. Rouen. II, p. 165
11 juin. C. d'Etat. II, p. 141
14 juin. Cass. II, p. 731
16 juin. Décr. II, p. 101
16 juin. Hâvre. II, p. 308
17 juin. Sent. arbit. belge. II, p. 590
18 juin. Loi gr. III, p. 387
19 juin. Ordon. roy. Portugal. II, p. 218
21 juin. Marseille. II, p. 324
22 juin. Décret. Pérou. II, p. 245
23 juin. Douai. II, p. 257
23 juin. Cass. III, p. 149
24 juin. Montpellier. II, p. 158
25 juin. Décret fr. II, p. 376
25 juin. Trib. sup. hans. III, p. 209
28 juin. C. sup. de Christiania. III, p. 637
30 juin. Cass. II, p. 135
30 juin. C. sup. de Christiania. III, p. 640
1er juillet. Cass. Florence. II, p. 732
1er juillet. C. sup. de Christiania. III, p. 632
2 juillet. Pau. II, p. 402
2 juillet. Rouen. II, p. 298
5 juillet. Douai. II, p. 258
5 juillet. Lille. II, p. 159
6 juillet. Hâvre. II, p. 309
7 juillet. Lyon. II, p. 538
7 juillet. Douai. IV, p. 391
8 juillet. Cass. II, p. 137
11 juillet. C. Cité de de Londres. II, p. 192
12 juillet. Cass. Florence. II, p. 732
12 juillet. Haute Cour de justice. II, p. 193
12 juillet. Haute Cour de justice. II, p. 195
12 juillet. Trib. sup. hanséatique. II, p. 712
13 juillet. Circul. fr. II, p. 496
13 juillet. Hâvre. II, p. 318
14 juillet. Bruxelles. II, p. 196
14 juillet. Circul. ital. II, p. 241
15 juillet. Marseille. II, p. 180
17 juillet. Décr. fr. II, p. 236
17 juillet. Douanes. Espagne. II, p. 245
19 juillet. Rouen. II, p. 301
20 juillet. Cass. II, p. 138
20 juillet. Catane. III, p. 229

21 juillet. Bordeaux. III, p. 164
25 juillet. Cons. d'Etat. II, p. 143
26 juillet. Décr. fr. II, p. 243
26 juillet. Haute-Cour de justice. II, p. 190
26 juillet. Marseille. II, p. 182
26 juillet. Poitiers. II, p. 290
27 juillet. Décret esp. II, p. 371
27 juillet. Dunkerque. II, p. 294
29 juillet. C. sup. de Dunedin. II, p. 191
29 juillet. Marseille. II, p. 186
30 juillet. C. de Pol. de Sunderland. II, p. 3:0
1 août. Décret. Mexique. II, p. 373
2 août. Loi esp. II, p. 239
2 août. Marseille. II, p. 326
3 août. Gênes. II, p. 135
3 août. Marseille. II, p. 329
5 août. Douai. II, p. 34
7 août. Haute Cour de justice. II, p. 335
7 août. Haute Cour de justice. II, p. 335
7 août. Nantes. III, p. 51
8 août. Décret fr. II, p. 500
9 août. Circul. fr. II, p. 497
9 août. C. sup. de judicature. II, p. 336
11 août. Décret fr. II, p. 237
11 août. Décret fr. II, p. 244
11 août. Rouen. II, p. 647
12 août. Délib. trib. com. de Nantes. II, p. 639
13 août. Rouen. II, 304
14 août. C. du Lord Maire II, p. 337
30 août. Cour suprême. Suède. III, p. 101
3 septembre. La Rochelle. II, p. 436.
3 septembre. Copenhague. V. p. 540
6 septembre. C. du district Sud de New-York. II, p. 458
10 septembre. Congrès. Bruxelles. II, p. 378
10 septembre. C. du Sheriff de Dundee. II, p. 339
17 septembre. Marseille. II, p. 331
18 septembre. Décret fr. II, p. 370
21 septembre. Dunkerque. II, p. 415
24 septembre, Circul. fr. III, p. 244
25 septembre. Boulogne-sur-Mer. II, p. 419
28 septembre. Boulogne-sur-Mer. IV, p. 419
30 septembre. Marseille. II. p. 333
20 octobre. Cour des Petites-Affaires de Bombay. II, p. 581
5 octobre. C.Sh. de Greenock. II, p. 575
5 octobre. Décret esp. II, p. 503
5 octobre. Trib. sup. hans. III, p. 212
11 octobre. Marseille. II, p. 444
14 octobre. Marseille. II, p. 446
15-27 octobre. Arrêté - Turc. Douanes. II, p. 753
16 octobre C. du comté de Newport. II, p. 576
18 octobre. Cass. II, p. 385
18 octobre. Cass. II, p. 392
18 octobre. C. du comté de Stonehouse. II, p. 577
18 octobre. C. suprême. Suède. III, p. 105
25 octobre. C. sup. de Christiania. II, p. 609
27 octobre. Cass. II, p. 393
27 octobre. Haute-Cour de justice. II, p. 577
27 octobre. Copenhague. IV, p. 327
28 octobre. C. sup. de judicature. II. p. 578
30 octobre. C. sup. de judicature. II, p. 580
31 octobre. Décr. fr. II, p. 503
1 novembre. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 718
2 novembre. Trib. sup. hans. III, p. 210
6 novembre. Cass. II, p. 396
9 novembre. Boulogne-sur-Mer. II, p. 674
10 novembre. Hâvre. II, p. 428
13 novembre. Rennes. III, p. 24
15 novembre. Aix. II, p. 412
15 novembre. Cass. Florence. II, p. 733
15 novembre. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 719
16 novembre. Aix. II, p. 413
16 novembre. Dunkerque. II, p. 417
17 novembre. Cass. II, p. 389
18 novembre C, de l'Amirauté de Dublin. II, p. 726
19 novembre. Nîmes. II, p. 543
22 novembre. Ch. des Lords. II, p. 722
22 novembre. Rouen. II, p. 649
24 novembre. Rouen. II, p. 420
25 novembre. Anvers. II, p. 585
25 novembre. Anvers. II, p. 586
25 novembre. Anvers. II, p. 587
25 novembre. Marseille. II, p. 447
29 novembre. Rouen. II, p. 556
1er décembre. Bordeaux. II, p. 531
2 décembre. Anvers. II, p. 589
2 décembre. Circul. fr. III, p. 244
2 décembre. C. du district sud. New-York. III, p. 364
2 décembre. Trib. civil. Anvers. III, p. 89
7 décembre. Ch. des Lords. II, p. 722
7 décembre. Haute Aour de justice. II, p. 724
7 décembre. Hâvre. II, p. 561
9-21 décembre. Circul. des Douanes russes. II, p. 752
10 décembre. Anvers. III, p. 92
11 décembre. Douai. II, p. 518
13 décembre. Rouen. II, p. 528
14 décembre. Dunkerque. II, p. 550
15 décembre. Hâvre. II, p. 562
15 décembre. Hâvre. II. p. 565
15 décembre. C. sup. de Christiania. IV, p. 585
17 décembre. Amsterdam. IV, p. 99
20 décembre. Cour sup. des Etats-Unis. II, p. 720
20 décembre. Hâvre. II, p. 681
20 décembre. Trib. sup. hanséatique. II, p. 710
21 décembre. Hâvre. II, p. 567
23 décembre. Gênes. II, p. 559
23 décembre. Nantes. III, p. 195
24 décembre. Bruxelles. II, p. 582
28 décembre. Cass. Turin. III, p. 369
29 décembre. Cass. Turin. III, p. 368
29 décembre. Aix. III, p. 193
29 décembre. Paris. II, p. 654
31 décembre. Décret fr. II, p. 754
31 décembre. Gênes. II, p. 740
31 décembre. Cass. Turin. III, p. 370
N° 208. Aérop. d'Athènes. II, p. 459
N° 208. Syra. II, p. 462
N° 455. C. d'Athènes. II, p. 459
N° 572. Athènes. II, p. 461
N° 677. Syra. II, p. 463

1887

5 janvier. Rouen. II, p. 558
7 janvier. Trib. sup. hanséatique. II, p. 712
7 janvier. Trib. sup. hanséatique. II, p. 716
7 janvier. Trib. sup. hanséatique. III, p. 208
10 janvier. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 721
10 janvier. C. sup. des Etats-Unis. II, p. 721
11 janvier. Hâvre. II, p. 684
13 janvier. Marseille. II, p. 5 2
13 janvier. Bruxelles. III, p. 82
14 janvier. Cass. Turin. III. p. 374
15 janvier. Décret fr. II, p. 756
17 janvier. Rouen. II, p. 651
22 janvier. Nantes. II, p. 693
25 janvier. Cass. II, p. 513
26 janvier. Circul. fr. III, p. 245
26 janvier. Rouen. III, p. 275
29 janvier. C. sup. de Sanghaï. II, p. 727
31 janvier. C. sup. des Etats-Unis. III, p. 96
31 janvier. Rouen. III, p. 18
1er février. Marseille. II, p. 574
1er février. Bruxelles. III, p. 72
3 février. Bruxelles. III, p. 79
6 février. Alger. III, p. 181
7 février. Hâvre. II, p. 687

11 février. Aix. II, p. 661
11 février. Cass. II, p. 643
11 février. Sent. arbitrale belge. II, p. 90
12 février. Cass. II, p. 645
14 février. Haute-Cour de justice. II, p. 725
14 février. Cass. Turin. III, p. 371
15 février. Cour sup. de judicature. II, p. 726
15 février. Bordeaux. III, p. 416
17 février. Alexandrie. IV, p. 462
18 février. Rennes. II, p. 651
19 février. Bordeaux. III, p. 436
24 février. Marseille. II, p. 697
28 février. Hâvre. Ic, p. 687
28 février. Rouen. II, p. 185
28 février. C. sup. de Christiania. IV, p. 586
28 février. C. sup. de Christiania. IV, p. 586
1er mars. Cass. II, p. 641
2 mars. Aix. II, p. 665
2 mars. Anvers. III, p. 468
3 mars. Marseille. II, p. 701
4 mars. Gênes. III, p. 762
4 mars. Rouen. III, p. 20
7 mars. Haute-Cour de justice. II, p. 726
9 mars. Seine. II, p. 694
9 mars. Anvers. III, p. 92
10 mars. Hâvre. III, p. 44
10 mars. Trieste. III, p. 333
12 mars. Circul. fr. III, p. 246
14 mars. Marseille. II, p. 706
14 mars. Rouen. III, p. 22
15 mars. Marseille. III, p. 54
16 mars. Aix. III, p. 30
16 mars. Bordeaux. III, p. 171
16 mars. Anvers. III, p. 83
16 mars. Hâvre. III, p. 47
21 mars. Dunkerque. III, p. 668
21 mars. Naples. II, p. 742
21 mars. Copenhague. IV, p. 328
22 mars. Dunkerque. II, p. 671
23 mars. Bordeaux. III, p. 26
25 mars. C. du district Sud de New-York. III, p. 366
25 mars. Copenhague. V, p. 510
26 mars. Anvers. III, p. 87
26 mars. Seine. III, p. 33
28 mars. Cass. III, p. 257
28 mars. C. sup. des Etats-Unis. III, p. 96
29 mars. Aix. II, p. 666
31 mars. Anvers. III, p. 221
1er avril. Rouen et Dunkerque. II, p. 640
2 avril. Ancône. IV, p. 345
4 avril. Cass. III, p. 5
4 avril. Cass. III, p. 14
5 avril. Conseil d'Etat. III, p. 247
15 avril. C. du dist. des Etats-Unis. III, p. 489
15 avril. Rouen. III, p. 43
16 avril. Seine. III, p. 37
19 avril. Cass. Turin. III, p. 372
19 avril. Décr. fr. III, p. 252
19 avril. Marseille. III, p. 60
19 avril. Marseille. III, p. 65
19 avril. Aix. III, p. 141
20 avril. Anvers. III, p. 346
22 avril. Récife. III, p. 479
25 avril. Cour sup. Etats-Unis. III, p. 362
25 avril. Circul. fr. IV, p. 484
26 avril. Cass. III, p. 9
26 avril. Hâvre. III, p. 48
27 avril. Aix. III, p. 32
27 avril. Cass. III, p. 10
27 avril. Cass. III, p. 15
2 mai. Cass. III, p. 17
2 mai. Anvers. III, p. 339
2 mai. Anvers. III, p. 465
3 mai. Gênes. III, p. 766
4 mai. Cass. III, p. 259
6 mai. Cass. belge. III, p. 70
6 mai. Décret fr. III, p. 485
6 mai. C. du distr. sud. New-York. III, p. 366
6 mai. Dunkerque. III, p. 41
7 mai. Bruxelles. III, p. 75
7 mai. Rouen. III, p. 414
7 mai. Décret fr. III, p. 484
11 mai. Cass. III, p. 11
11 mai. Naples. III, p. 97
11 mai. Marseille. III, p. 310
13 mai. Gênes. IV, p. 339
17 mai. Marseille. III, p. 67
19 mai. C. sup. de judicature. III, p. 219
20 mai. Bordeaux. III, p. 277
20 mai. Paris. III, p. 271
20 mai. C. sup. de Christiania. IV, p. 588
21 mai. Décret fr. III, p. 253
23 mai. Décret fr. III, p. 253
25 mai. Anvers. III, p. 341
25 mai. Anvers. III, p. 465
25 mai. Cour du dist. de Nouvelle-Orléans. IV, p. 343
25 mai. Nice. V, p. 30
26 mai. Aix. III, p. 420
26 mai. Av. du Cons. de l'emp. russe. III, p. 391
26 mai. Anvers III, p. 471
26 mai. Copenhague. IV, p. 330
27 mai. C. d'Etat. III, p. 269
27 mai. C. sup. des Etats-Unis. III, p. 227
27 mai. Marseille. III, p. 305
1er juin. Athènes. III, p. 492
1er juin. Décr. fr. III, p. 390
1er juin. Cherbourg. III, p. 193
2 juin. Seine. III, p. 183
4 juin. Marseille. III, p. 443
6 juin. Marseille. III, p. 69
7 juin. Cour du dist. de Delaware. III, p. 361
7 juin. New-York. III, p. 262
8 juin. C. du distr. sud New-York. III, p. 488
8 juin. Anvers. III, p. 342
8 juin. Anvers. III, p. 464
11 juin. Décret Guat. III, p. 512
13 juin. Cass. Florence. III, p. 761
14 juin. Anvers. III, p. 469
14 juin. Florence. IV, p. 343
15 juin. Cass. III, p. 147
15 juin. Délibération des avocats de Marseille. III, p. 248
17 juin. Athènes. III, p. 491
17 juin. Athènes. III, p. 493
17 juin. Anvers. III, p. 84
18 juin. Bruxelles. III, p. 331
18 juin. Hâvre. III, p. 190
22 juin. Circul. italienne. III, p. 389
23 juin. C. sup. de judicature. III, p. 215
24 juin. Anvers. III, p. 473
27 juin. Décret fr. III, p. 390
27 juin. Circul. fr. IV, p. 485
28 juin. Décision ministérielle. Danemark. IV, p. 106
29 juin. Cour du dist. sud New-York. III, p. 367
29 juin. Haute-Cour de justice. III, p. 218
29 juin. Haute-Cour de justice. III, p. 220
29 juin. Copenhague. IV, p. 331
30 juin. Circul. fr. IV, p. 485
1er juillet. Cass. III, p. 154
6 juillet. Edimbourg. III, p. 214
6 juillet. Anvers. III, p. 344
6 juillet. Rouen. III, p. 285
7 juillet. Haute-Cour de justice. III, p. 217
8 juillet. C. d'Etat. III, p. 157
8 juillet. C. d'Etat. III, p. 158
9 juillet. Aix. III, p. 177
10 juillet. Ord. roy. ital. III, p. 255
11 juillet. Anvers. III, p. 343
11 juillet. Rouen. III, p. 424
12 juillet. Trib. sup. hans. III, p. 458
13 juillet. Anvers. III, p. 345
14 juillet. Cass. Florence. III, p. 763
14 juillet. Ch. des Lords. III, p. 326
14 juillet. Ch. des Lords. III, p. 327
14 juillet. Ch. des Lords. III, p. 328
14 juillet. Trib. sup. hans. III, p. 461
15 juillet, Rouen. III, p. 186
18 juillet. Bruxelles. III, p. 337
18 juillet. Rouen. III, p. 188
18 juillet. Circ. fr. IV, p. 485
18 juillet. C. sup. de Christiania. IV, p. 591
20 juillet. Circul. belge. III, p. 255
20 juillet. C. du Lord Maire. III, p. 330
20 juillet. Paris. III, p. 159
20 juillet. Rouen. III, p. 424
21 juillet. Amiens. III, p. 672
21 juillet. Cass. III, p. 153
21 juillet. Décret fr. III, p. 254
21 juillet. Haute-Cour de justice. III, p. 329
21 juillet. Décret fr. IV, p. 487
22 juillet. Marseille. III, p. 203
25 juillet. Cour sup. de jud'cature. III, p. 332
26 juillet. Caen. III, p. 273
26 juillet. Hâvre. III, p. 289

26 juillet. Marseille. III, p. 205
27 juillet. Lucques. IV, p 310
29 juillet. Marseille. III, p. 316
29 juillet. Marseille. III, p. 316
30 juillet. Bruxelles. III, p. 338
30 juillet. Furnes. III, p. 477
1er août. Ass. d'Antrim. III, p. 331
1er août. Cass. III, p. 263
1er août. Hâvre. III, p. 297
6 août. Dunkerque. III,p. 280
9 août. Bordeaux. III, p. 561
9 août. Hâvre. III, p. 300
12 août. Belem. V, p. 534
13 août. Nantes. IV, p. 46
14 août. Décr. fr. III, p. 387
16 août. Circul. fr. III, p. 511
16 août. Décr. fr. III, p. 255
18 août. Marseille. III, p. 320
18 août. Nantes. IV, p. 164
23 août. Hâvre. III, p. 434
23 août. Cass. Turin. IV, p. 337
23 août. Copenhague. IV, p. 325
25 août. Cir. minist. fr. III, p. 390
26 août. Décret ital. III, p. 391
26 août. Rouen. III, p. 288
30 août. Dunkerque. III, p. 693
30 août. C. sup. de Suède. IV, p. 195
2 septembre. Décr. fr. III, p. 390
2 septembre. Décr. port. III, p. 794
2 septembre. Marseille. III, p. 322
3 septembre. Copenhague. III, p. 348
5 septembre. Dunkerque. III, p. 280
8 septembre. Nantes. IV, p. 47
10 septembre. Nantes. IV, p. 51
13 septembre. Décret péruvien. III, p. 510
15 septembre. Bordeaux. III, p. 577
19 septembre. Rouen. III, p. 671
19 septembre. Marseille. III, p. 445
20 septembre. Anvers. III, p. 346
20 septemb. Seine. III, p. 421
27 septembre. Gand. III, p. 609
27 septembre. Cour sup. de Christiania. IV, p. 591
28 septembre. Marseille. III, p. 718
30 septembre. Maurice. III, p. 607
3 octobre. Falmouth. III, p. 608
4 octobre. Toulon. III, p. 456
5 octobre. Anvers. III, p. 618
5 octobre. Circul. fr. IV, p. 486
8 octobre. Nantes. IV, p. 52
10 octobre. Alger. III, p. 603
12 octobre. Circul. port. III, p. 793
13 octobre. Bordeaux. III, p. 712
14 octobre. Marseille. III, p. 447
18 octobre. New-York. III, p. 624
18 octobre. New-York. Id., p. 627
19 octobre. Copenhague. V, p. 541
20 octobre. Décr. mexicain. III, p. 793
21 octobre. Anvers. III, p. 615
24 octobre. Cour sup. des Etats-Unis. III, p. 625
24 octobre. C. sup. des Etats-Unis. III, p. 627
26 octobre. C. sup. de judicat. III, p. 608
29 octobre. Bruxelles. III, p. 474
31 octobre. C. sup. de judicat. III, p. 606
31 octobre. Bordeaux. III, p. 579
2 novembre. Bruxelles. III, p. 616
2 novembre. Tunis. IV, p. 595
4 novembre. Anvers. III, p. 619
4 novembre. Cour dist. de Brooklyn. VI, p. 335
7 novembre. Rouen. III, p. 425
8 novembre. Cass. III, p. 401
8 novembre. Aix. IV, p. 654
9 novembre. Session trim. de Belfast. III, p. 605
10 novembre. Conseil d'Etat. III, p. 535
10 novembre. Marseille. III, p. 448
12 novembre. Oberlandgericht de Hambourg. III, p. 740
13 novembre. Loi ital. III, p. 793
14 novembre. Haute-Cour de just. III, p. 604
15 novembre. Circul. fr. IV, p. 486
16 novembre. Bruxelles. III, p. 613
17 novembre. Marseille. III, p. 453
18 novembre. Cass. néerl. IV, p. 471
19 novembre. Cour du Lord Maire. III, p. 747
20 novembre. Douai. III, p. 410
21 novembre. Cass. III, p. 404
21 novembre. Haute-Cour de justice. III, p. 746
21 novembre. Viborg. IV, p. 326
23 novembre. Cass. III, p. 532
26 novembre. Bruxelles. III, p. 610
29 novembre. Cass. III, p. 407
30 novembre. Nantes. IV, p. 52
1er décembre. Haute-Cour de justice. III, p. 604
1er décembre. C. sup. de Christiania. V, p. 404
2 décembre. Anvers. IV, p. 450
2 décembre. Anvers. IV, p. 88
3 décembre. Alger. III, p. 729
5 décembre. Cour de distr. nord de l'Illinois. IV, p. 97
7 décembre. Cass. III, p. 529
10 décembre. Haute-Cour de justice. III, p. 606
10 décembre. Marseille. III, p. 587
12 décembre. Rouen. III, p. 539
12 décembre. Décr. fr. IV, p. 487
15 décembre. Haute-Cour de just. III, p. 743
15 décembre. Bordeaux. IV, p. 58
16 décembre. Bordeaux. III, p. 582
17 décembre. Oberlandgericht de Hambourg. III, p. 737
17 décembre. Hâvre. III, p. 700
17 décembre. Anvers. III, p. 615
17 décembre. Anvers. III, p. 758
17 décembre. Nantes. IV, p. 296
19 décembre. C. de la cité de Londres. III, p. 749
20 décembre. Cass. III, p. 530
20 décembre. Hâvre. III, p. 546
20 décembre. Circul. fr. IV, p. 487
21 décembre. Bruxelles. III, p. 620
21 décembre. Rennes. III, p. 675
21 décembre. Bordeaux. IV, p. 63
22 décembre. Décr. fr. III, p. 789
22 décembre. Oberland-gericht de Hambourg. III, p. 735
23 décembre. Marseille. III, p. 589
24 décembre. Aix. III, p. 565
24 décembre. Bruxelles. III, p. 617
27 décembre. Dunkerque. III, p. 694
27 décembre. Hâvre. III, p. 572
28 décembre. Rouen. III, p. 543
28 décembre. Rouen. III, p. 672
28 décembre. Rouen. III, p. 673
N° 7. Arrêt. Aréop. d'Athènes III, p. 490
C. de New-York. III, p. 94
C. du distr. nord de Californie. III, p. 95
C. du distr. sud de New-York. III, p. 95

1888

2 janvier. Circul. minist. III, p. 458
2 janvier. Anvers. III, p. 752
3 janvier. Hâvre. III, p. 574
4 janvier. Cass. III, p. 531
4 janvier. Alger. III, p. 729
7 janvier. Anvers. III, p. 755
9 janvier. Marseille. III, p. 594
10 janvier. Hâvre. III, p. 576
11 janvier. Cass. III, p. 534
12 janvier. Décret fr. III, p. 789
12 janvier. Bordeaux. III, p. 713
12 janvier. Seine. III, p. 570
12 janvier. Circul. fr. IV, p. 488
14 janvier. Rouen. III, p. 546
15 janvier. Messine. III, p. 767
17 janvier. Décret fr. III, p. 790
17 janvier. Cass. IV, p. 5
18 janvier. Caen. III, p. 538
18 janvier. Marseille. III, p. 597
19 janvier. Caen. IV, p. 393
20 janvier. Anvers. III, p. 753
21 janvier. C. de la Cité de Londres. III, p. 744
21 janvier. Trib. sup. hans. III, p. 733
21 janvier. Décr. fr. IV, p. 488
23 janvier. Circul. fr. IV, p. 489
26 janvier. Circul. fr. IV, p. 489
26 janvier. Angers. III, p. 682
26 janvier. Anvers. III, p. 750
27 janvier. Amsterdam. IV, p. 101
28 janvier. Hâvre. III, p. 701
30 janvier. Aix. III, p. 569
30 janvier. Décr. égypt. III, p. 793
30 janvier. Marseille. III, p. 720
2 février. Circul. fr. IV, p. 490
3 février. Sent. arbit. belge. III, p. 754
3 février. Trib. sup. hanséatique. VI, p. 200
4 février. C. sup. de judicature. III, p. 746
4 février. Gênes. IV, p. 97
6 février. C. du Comté de Cardiff. III, p. 748
6 février. Anvers. III, p. 757
6 février. Trib. sup. hanséatique. IV, p. 319
7 février. Rennes. IV, p. 16
8 février. Cass. III, p. 667
9 février. Aix. III, p. 683
9 février. Marseille. III, p. 727
13 février. C. sup. de judicature. III, p. 745
13 février. Marseille. IV, p. 304
15 février. Caen. V, p. 189
19 février. Caen. IV, p. 398
20 février. Circul. fr. IV, p. 490
20 février. Rennes. IV, p. 531
20 février. Cons. d'arbit. d'Amsterdam. IV, p. 474
20 février. Pau. V, p. 346
22 février. Marseille. IV, p. 306
22 février. Copenhague. V, p. 545
24 février. Rouen. III, p. 696
24 février. Circul. fr. IV, p. 492
25 février. Douai. III, p. 670
25 février. C. du distr. de la Nouvelle-Orléans. IV, p. 335
25 février. Anvers. IV, p. 88
25 février. Rotterdam. IV, p. 472
25 février. Verviers. IV, p. 191
27 février. Hâvre. III, p. 704
28 février. Anvers. IV, p. 89
29 février. Cass. III, p. 657
1er mars. Loi fr. III, p. 789
1er mars. Loi fr. IV, p. 492
2 mars. Rouen. III, p. 698
2 mars. Cons. d'Etat. IV, p. 134
3 mars. C. sup. de Suède. V, p. 416
3 mars. Anvers. IV, p. 90
5 mars. Cass. III, p. 659
5 mars. C. sup. de Christiania. V, p. 408
6 mars. Rouen. IV, p. 420
8 mars. Cette. IV, p. 651
12 mars. Hâvre. IV, p. 33
13 mars. Hâvre. III, p. 706
15 mars. C. sup. de judicature. IV, p. 176
15 mars. Aix. V, p. 30
17 mars. Haute-Cour de justice. IV, p. 443
19 mars. Cass. III, p. 663
19 mars. Cass. III, p. 669
19 mars. Anvers. IV, p. 90
19 mars. Hâvre. IV, p. 156
19 mars. Trib. sup. de l'Empire allemand. IV, p. 321
20 mars. Dunkerque. IV, p. 25
22 mars. Alexandrie. IV, p. 92
22 mars. Haute-Cour de justice. IV, p. 177
23 mars. Assisses du Comté de Glamorgan. IV, p. 177
23 mars. Cons. d'Etat. IV, p. 14
23 mars. C. sup. de Christiania. V, p. 409
26 mars. Haute-Cour de just. IV, p. 178
26 mars. Hâvre. IV, p. 39
28 mars Haute-Cour. de just. IV, p. 179
31 mars. Anvers. IV, p. 91
31 mars. Anvers. IV, p. 189
31 mars. Anvers. IV, p. 190
5 avril. Seine. V, p. 19
7 avril. Bruxelles. IV, p. 184
9 avril. Dunkerque. IV, p. 26
10 avril. C. sup. de Suède. V, p. 419
11 avril. Loi fr. IV, p. 107
11 avril. Copenhague. V, p. 548
12 avril. Seine. IV, p. 22
13 avril. Anvers. IV, p. 189
14 avril. Bruxelles. IV, p. 83
17 avril. Haute-Cour de just. IV, p. 447
18 avril. Alexandrie. IV, p. 464
18 avril. Marseille. IV, p. 70
19 avril. Bordeaux. IV, p. 299
23 avril. Rouen. IV, p. 31
24 avril. Haute-Cour de just. IV, p. 181
24 avril. New-York. IV, p. 193
25 avril. Cass. IV, p. 12
25 avril. Marseille. IV, p. 74
27 avril. Paris. IV, p. 135
27 avril. Trib. sup. hans. IV, p. 322
28 avril. Anvers. IV, p. 187
1er mai. Dunkerque. IV, p. 29
1er mai. Dunkerque. IV, p. 30
1er mai. Hâvre. IV, p. 41
1er mai. Hâvre. IV, p. 157
2 mai. Marseille. IV, p. 78
3 mai. Commis. d'arbit. Amsterdam. IV, p. 103
5 mai. Arrêté fr. IV, p. 493
5 mai. Décret fr. IV, p. 492
7 mai. C. du Comté de Liverpool. IV, p. 444
7 mai. Rouen. IV, p. 110
7 mai. Rouen. IV, p. 245
7 mai. Rouen. IV, p. 248
8 mai. Dunkerque. IV, p. 153
9 mai. Assises de Liverpool. IV, p. 182
9 mai. C. du Comté de Hull. IV, p. 445
13 mai. Cour du shériff de Glasgow. IV, p. 446
15 mai. Alexandrie. IV, p. 466
16 mai. Cass. IV, p. 8
17 mai. Marseille. IV, p. 79
18 mai. Cour du Comté de Newport. IV, p. 447
19 mai. Seine. IV, p. 144
24 mai. Marseille. IV, p. 170
31 mai. Décret fr. IV, p. 493
31 mai. Seine. IV, p. 147
1er juin. Bahia. VI, p. 205
2 juin. Circul fr. IV, p. 493
2 juin. Décret fr. IV, p. 493
2 juin. Nantes. IV, p. 551
4 juin. Haute-Cour de justice. IV, p. 447
5 juin. New-York. IV, p. 335
5 juin. Hâvre. IV, p. 159
6 juin. Martinique. IV, p. 264
6 juin. Nantes. IV, p. 555
7 juin. Haute Cour de justice. IV, p. 183
8 juin. Seine. IV, p. 150
9 juin. Amsterdam. IV, p. 469
13 juin. Nantes. IV, p. 682
14 juin. Ch. des Lords. IV, p. 449
19 juin. Parme. IV, p. 581
19 juin. Dunkerque. IV, p. 631
19 juin. Venise. IV, p. 580
20 juin. Aix. IV, p. 142
21 juin. Cour sup. de judicature. IV, p. 449
23 juin. Loi. Portugal. IV, p. 220
29 juin. New-York. IV, p. 336
2 juillet. Bordeaux. IV, p. 253
2 juillet. Bordeaux. IV, p. 406
2 juillet. Hâvre. IV, p. 286
4 juillet. Hâvre. IV, p. 161
9 juillet. Décr. fr. IV, p. 494

juillet. Anvers. V, p. 528
10 juillet. Cass. IV, p. 131
11 juillet. Aix. IV, p. 165
12 juillet. Seine. IV, p. 629
12 juillet. Seine. IV, p. 279
13 juillet. Marseille. IV, p. 166
15 juillet. Décret tunisien. IV, p. 496
16 juillet. Rennes. IV, p. 249
16 juillet. Marseille. IV, p. 307
9 juillet. Marseille. IV, p 172
3 juillet. Bordeaux. IV, p. 432
3 juillet. Marseille. IV, p. 174
4 juillet. Décr. Mexique. IV, p. 380
4 juillet. Hâvre. IV, p. 289
5 juillet. Marseille. IV, p. 437
5 juillet. Marseille. IV, p. 656
7 juillet. Marseille. IV, p. 438
7 juillet. Trib. com. de France à Constantinople. V, p. 271
0 juillet. Bordeaux. IV, p. 259
0 juillet. Bordeaux. IV, p. 411
0 juillet. Hâvre. IV, p. 291
1 juillet. Aix. IV, p. 143
1 juillet. Cass. IV, p. 129
1 juillet. Circ. fr. IV, p. 213
1 juillet. Décr. fr. IV, p. 378
1 juillet. Gênes. IV, p. 582
er août. Cass. IV, p. 244
er août. Paris. IV, p. 388
er août. Marseille. IV, p. 309
août. Nantes. IV, p. 683
1 août. Haute-Cour de just. IV, p. 323
3 août. C. sup. d'Edimbourg. IV, p. 571
4 août. Rouen. V, p. 33
7 août. Rouen. IV, p. 282
9-22 Août. Décret. fr. IV, p. 495
0 août. Marseille. IV, p. 310
2 août. Hâvre. IV, p. 293
5 août. Décret tunisien. IV, p. 497
9 août. Anvers. IV, p. 453
er septembre. Anvers. IV, p. 455
septembre. Décr. Equateur. IV, p. 613
1 septembre. C. du Shériff d'Aberdeen. IV, p. 573
8 septembre. C. sup. de Suède. V, p. 421
1 septembre. Belem. V, p. 536
octobre. Marseille. IV, p. 440
octobre. C. du district Est de New-York V, p. 127
octobre. Copenhague. V, p. 549
octobre. Seine. IV, p. 416
octobre. Nantes. IV, p. 684
7 octobre. Cass. IV, p. 585
7 octobre. Copenhague. VI, p. 326
19 octobre. Anvers. V, p. 460
22 octobre. C. sup. de l'Iowa. IV, p. 579
25 octobre. Tunis. IV, p. 478
27 octobre. Anvers. IV, p. 461
27 octobre. Anvers. V, p. 108
29 octobre. Douai. IV, p. 523
2 novembre. Tunis. IV, p. 479
2 novembre. Conseil d'Etat. VI, p. 404
6 novembre. Hâvre. IV, p. 425
6 novembre. Trib. sup. hans. V, p. 249
6 novembre. Trib. sup. de Christiania. VI, p. 494
7 novembre. Alexandrie. VI, p. 707
9 novembre. C. sup. de Maranhao. IV, p. 698
9 novembre. Décr. Pérou. IV, p. 615
9 novembre. Bordeaux. IV, p. 558
9 novembre. Trib. sup. hans. V, p. 674
10 novembre. Bordeaux. IV, p. 560
13 novembre. Cour de la Cité de Londres. IV, p. 574
13 novembre. Gênes. IV, p. 582
14 novembre. C. de Circuit district de New-York. V, p. 123
17 novembre. Cour sup. de judicature. IV, p. 575
17 novembre. Tunis. IV, p. 605
17 novembre. Trib. sup. hanséatique. V, p. 251
19 novembre. Rouen. IV, p. 633
20 novembre. Hâvre. IV, p. 428
22 novembre. Cour sup. de Christiania. VI, p. 489
24 novembre. C. du district de New-York. IV, p. 579
24 novembre. C. sup. de Christiania. VI, p. 491
26 novembre. Décr. fr. V, p. 452
28 novembre. Haute-Cour de justice. IV, p. 575
28 novembre. Haute-Cour de justice. IV, p. 577
29 novembre. Haute-Cour de justice. IV, p. 577
30 novembre. Décret Mexique. IV, p. 614
30 novembre. Gênes. IV, p. 583
10 décembre. Cour de session d'Edimbourg. V, p. 78
11 décembre. Cass. IV, p. 516
13 décembre. Sousse. IV, p. 603
17 décembre. Ch. Com. Rouen. IV, p. 539
17 décembre. Rouen. V, p. 24
18 décembre. Hâvre. IV, p. 542
18 décembre. Hâvre. IV, p. 544
18 décembre. Hâvre. IV, p. 668
19 décembre. Cass. IV, p. 513
19 décembre. Copenhague. VI, p. 328
20 décembre. Tunis. IV, p. 696
23 décembre. Gênes. IV, p. 583
24 décembre. Douai. IV, p. 631
26 décembre. Hâvre. IV, p. 515
26 décembre. Hâvre. IV, p. 548
26 décembre. Nantes. IV, p. 690
26 décembre. Bordeaux. IV, p. 569
27 décembre. Marseille. V, p. 60
29 décembre. Tunis. IV, p. 602
31 décembre. Bordeaux. IV, p. 642
31 décembre. Bordeaux. IV, p. 644
31 décembre. Hâvre. IV, p. 669
C. de circuit. du district de Labrador. III, p. 760
C. du district Est de New-York. III, p. 759
C. du district Ouest de Pensylvanie. III, p. 759
C. du district Ouest de Pensylvanie. III, p. 760
C. du district Est de Virginie. IV, p. 194
C. sup. de Californie. IV, p. 579
C. sup. du Labrador. IV, p. 193
C. sup. du Labrador. IV, p. 194
Décret. Canada. IV, p. 217
Traité France Equateur. IV, p. 106

1889

2 janvier. Alexandrie. VI, p. 211
4 janvier. Nice. IV, p. 564
5 janvier. Gênes. V, p. 394
8 janvier. Déc. fr. V, p. 453
8 janvier. Arrêté roy. belge. V, p. 153
9 janvier Cass. Turin. V, p. 395
9 janvier. Copenhague. VI, p. 329
10 janvier. Douai. IV, p. 529
11 janvier. Cons. d'Etat. IV, p. 519
11 janvier. Cons. d'Etat. V, p. 183
14 janvier. Aix. IV, p. 536
15 janvier. Haute-cour de justice. V, p. 79
17 janvier. C. supr. de judicature. V, p. 80
18 janvier. Copenhague. VII, p. 589
19 janvier. Haute-cour de justice. V, p. 81
21 janvier. Dunkerque. IV, p. 665
24 janvier. Marseille. IV, p. 562
24 janvier. Douai. V, p. 16
28 janvier. Rouen. IV, p. 634
30 janvier. Bruxelles. V, p. 90
30 janvier. Décret Maroc. V, p. 153

31 janvier. C. sup. de Christiania. VI, p. 495
2 février. Marseille. V, p. 239
2 février. Anvers. V, p. 110
4 février. C. sup. de Pensylvanie. V, p. 279
5 février. Bordeaux. V, p. 192
6 février. Trib. de l'Empire. V, p. 677
6 février. Bordeaux. IV, p. 645
6 février. Cass. IV, p. 628
7 février. Haute-cour de justice. V, p. 82
8 février. Compiègne. V, p. 614
9 février. Trib. civ. de l'Empire. V, p. 680
9 février. Rotterdam. V, p. 397
11 février. Hâvre. V, p. 44
11 février. Poitiers. IV, p. 639
11 février. Marseille. IV, p. 690
12 février. C. du Comté de Stonehouse. V, p. 83
13 février. Bruxelles. V, p. 97
13 février. Cass. IV, p. 625
13 février. Montpellier. IV, p. 651
16 février. Nantes. V, p. 644
18 février. Cass. IV, p. 629
19 février. Aix. IV, p. 656
20 février. C. du Shériff de Kirkealdy. V, p. 83
21 février. Tunis. V, p. 130
22 février. Marseille. V, p. 58
22 février, Amsterdam. V, p. 399
25 février. C. supr. de judicature. V, p. 84
26 février. Hâvre. IV, p. 675
27 février. Seine. IV, p. 662
28 février. Aix. IV, p. 660
28 février. Aix. V, p. 208
28 février. Marseille. V, p. 66
28 février. C. de session d'Edimbourg. V, p. 85
4 mars. C. du dist. Sud de New-York. V, p. 128
4 mars. Trib. sup. hanséatique. VI, p. 197
5 mars. C. de la Cité de New-York. V, p. 279
9 mars. Tunis. V, p. 139
9 mars. Anvers. V, p. 112
11 mars. Trib. sup. hans. V, p. 680
11 mars. Rouen. V, p. 37
13 mars. Cass. IV, p. 266
13 mars. Marseille. IV, p. 696
16 mars. Anvers. V, p. 110
16 mars. Trib. sup. hans. V, p. 253
18 mars. Bordeaux. V, p. 192
18 mars. Hâvre. V, p. 217
18 mars. C. Sup. de judicature. V, p. 86
20 mars. Trib. sup. de justice. Brésil. VI, p. 205
21 mars. Assises de Liverpool. V, p. 87
22 mars. St-Nazaire. V, p. 55
22 mars. C. du Comté d'Aberden. V, p. 88
23 mars. C. du dist. Sud de New-York. V, p. 126
23 mars. Rotterdam. VI, p. 89
25 mars. Douai. V, p. 20
26 mars. Cass. Palerme. V, p. 396
27 mars. Cass. V, p. 5
28 mars. Amiens. V, p. 614
28 mars. Tunis. V, p. 142
29 mars. Grandville. V, p. 230
30 mars. Bruxelles. V, p. 103
1 avril. Cass. V, p. 7
2 avril. Hâvre. V, p. 47
2 avril. C. sup. de Christiania. VI, p. 500
6 avril. Rotterdam. VI, p. 91
9 avril. Rennes. VI, p. 414
9 avril. Rouen. V, p. 39
9 avril. Hâvre. V, p. 50
9 avril. Bordeaux. V, p. 74
10 avril. Marseille. V, p. 239
11 avril. Marseille. V, p. 67
12 avril. Anvers. p. 119
16 avril. Marseille. V, p. 72
23 avril. C. d'app. de New-York. V, p. 281
24 avril. Hâvre. V, p. 52
26 avril. Cass. Rome. V, p. 396
29 avril. Hâvre. V, p. 219
1 mai. Hâvre. V, p. 223
1 mai. Arrêté royal. belge. V, p. 312
2 mai. Marseille. V, p. 382
4 mai. Haute-Cour de just. V, p. 88
9 mai. Marseille. V, p. 353
9 mai. St-Brieuc. VI, p. 247
10 mai. Cass. V, p. 14
13 mai. Cass. V, p. 10
13 mai. Cass. V, p. 12
14 mai. Copenhague. VI, p. 332
15 mai. Bruxelles. V, p. 263
17 mai. Trib. cons. de France à Constantinople. V, p. 275
18 mai. Nantes. V, p. 648
21 mai. Tunis. V, p. 697
22 mai. Cass. V, p. 177
22 mai. C. sup. de Christiania. VI, p. 504
24 mai. Alger. VI, p. 33
24 mai. Gênes. V, p. 693
27 mai. Cass. V, p. 178
27 mai. Rouen. V, p. 186
27 mai. Ch. des Lords. V, p. 254
28 mai. C. du Lord Maire. V, p. 257
29 mai. Hâvre. V, p. 227
1 juin. Ch. des Lords. V, p. 258
1 juin. Anvers. V, p. 124
6 juin. Tunis. V, p. 424
11 juin. Marseille. V, p. 384
12 juin. Leuwarden. V, p. 401
13 juin. St-Malo. V, p. 236
13 juin. Tunis. V, p. 433
13 juin. Décr. fr. V, p. 309
14 juin. Gênes. V, p. 397
15 juin. Trib. sup. hans. VII, p. 444
17 juin. Dunkerque. VII, p. 412
17 juin. Dunkerque. V, p. 358
18 juin. Marseille. V, p. 242
19 juin. Copenhague. VI, p. 333
20 juin. Tunis. V, p. 435
21 juin. Trib. sup. hans. VI, p. 198
21 juin. Trib. sup. hans. VIII, p. 583
25 juin. Cass. Florence. V, p. 558
26 juin. Marseille. V, p. 243
27 juin. Marseille. V, p. 245
1 juillet. Rouen. V, p. 215
1 juillet. Anvers. V, p. 268
2 juillet. Cas. fr. V, p. 179
2 juillet. Marseille. V, p. 246
4 juillet. C. de Session. d'Edimbourg. V, p. 261
5 juillet. Décr. Guatemaltèque. V, p. 457
8 juillet. Marseille. V, p. 507
9 juillet. Dunkerque. V, p. 213
9 juillet. Hâvre. V, p. 360
9 juillet. Nantes. V, p. 652
9 juillet. Décr. fr. V, p. 309
10 juillet. Montpellier. V, p. 204
12 juillet. Marseille. V, p. 246
13 juillet. C. supr. de judicat. V, p. 262
15 juillet. Rouen. V, p. 337
17 juillet. Hâvre. V, p. 364
17 juillet. Hâvre. V, p. 370
17 juillet. C. sup. de judicat. V, p. 682
23 juillet. Rennes. V, p. 343
24 juillet. Cass. V, p. 181
24 juillet. Copenhague. VI, p. 335
24 juillet. Copenhague. VI, p. 335
30 juillet. Cass. V, p. 183
1 août. C. supr. de Suède. V, p. 423
8 août. Rouen. V, p. 339
13 août. Marseille. V, p. 386
14 août. Trib. sup. de just. Brésil. V, p. 534
20 août. C. sup. de Christiania. VI, p. 501
21 août. Copenhague. VII, p. 589
26 août. Merchant Shipping act. V, p. 312
27 août. Anvers. V, p. 391
9 septembre. Anvers. V, p. 526
9 septembre. Christiania. VII, p. 355
12 septembre. C. sup. de Christiania. VI, p. 505
18 septembre. Hâvre. V, p. 372
19 septembre. C. sup. de Vienne. V, p. 685
20 septembre. Nantes. V, p. 655
24 septembre. Marseille. V, p. 658
27 septembre. Arrêté préf. fr. V, p. 702
4 octobre. C. sup. de Christiania. VI, p. 504
11 octobre. Rouen. V, p. 340
12 octobre. Trib. sup. hanséatique. VI, p. 197
16 octobre. Marseille. V, p. 660
21 octobre. Hâvre. V, p. 489
22 octobre. Marseille. V, p. 389
23 octobre. Aix. V, p. 350
23 octobre. Bordeaux. V, p. 377
23 octobre. Convention anglo-fr. V, p. 704
1er novembre. Christiania. VII, p. 357
2 novembre. Nantes. V, p. 656
4 novembre. Bordeaux. V, p. 618
5 novembre. Aix. V, p. 353
5 novembre. Hâvre. V, p. 495
5 novembre. Hâvre. V, p. 496
7 novembre. Haute Cour de justice. V, p. 688

11 novembre. Rouen. VIII, p. 289
11 novembre. Rouen. V, p. 477
11 novembre. Rouen. V, p. 475
12 novembre. Aix. V, p. 357
14 novembre. Tunis. V, p. 698
20 novembre. Marseille. V, p. 508
20 novembre. Anvers. V, p. 532
22 novembre. Rouen. V, p. 506
22 novembre. Marseille. V, p. 510
23 novembre. Trib. de l'Empire. VII, p. 445
26 novembre. Hâvre. V, p. 500
27 novembre. Rouen. V, p. 480
27 novembre. Honfleur. V, p. 641
28 novembre. Tunis. V, p. 701
31 novembre. Anvers. V, p. 392
2 décembre. Cass. Florence. V, p. 693
2 décembre. Haute Cour de justice. V, p. 683
3 décembre. Marseille. V, p. 514
3 décembre. Marseille. V, p. 517
3 décembre. Gênes. V, p. 558
5 décembre. Hâvre. V, p. 628
6 décembre. Montpellier. VI, p. 256
10 décembre. Cass. Turin. V, p. 694
11 décembre. Marseille. V, p. 519
12 décembre. Aix. V, p. 483
14 décembre. Comité judiciaire du Conseil privé. VI, p. 460
16 décembre. Cass. V, p. 465
16 décembre. Cass. V, p. 472
16 décembre. Poitiers. V, p. 482
17 décembre. Milan. V, p. 494
24 décembre. Dunkerque. VI, p. 274
27 décembre. Bruxelles. V, p. 688
30 décembre. Marseille. V, p. 523
30 décembre. Gênes. V, p. 695

1890

8 janvier. Décr. fr. V, p. 587
8 janvier. Ordonn. roy. Espagne. V, p. 591
9 janvier. C. du district est de New-York. V, p. 550
10 janvier. Aix. V, p. 484
14 janvier. Cass. V, p. 466
14 janvier. Cass. V, p. 470
18 janvier. Anvers. V, p. 691
18 janvier. Christiania. VII, p. 359
20 janvier. Rouen. V, p. 621
21 janvier. Cass. V, p. 609
21 janvier. Hâvre. V, p. 632
21 janvier. Hâvre. V, p. 637
22 janvier. Douai. VII, p. 117
22 janvier. Copenhague. VII, p. 590
23 janvier. Marseille. V, p. 660
24 janvier. New-York. VI, p. 486
28 janvier. Gênes. V, p. 695
30 janvier. Aix. V, p. 686
30 janvier. Décr. fr. V, p. 706
31 janvier. Rouen. V, p. 625
5 février. Bordeaux. VI, p. 24
10 février. Marseille. V, p. 664
10 février. Anvers. V, p. 690
12 février. Cass. fr. V, p. 610
12 février. Anvers. V, p. 691
12 février. Rennes. VI, p. 247
17 février. Haute Cour de justice. V, p. 684
19 février. Haute Cour de justice. V, p. 685
19 février. Leuwarden. VI, p. 86
20 février. Catane. VI, p. 338
21 février. Anvers. V, p. 689
26 février. Nantes. VI, p. 284
27 février. Tunis. VI, p. 214
28 février. Gênes. VI, p. 83
28 février. Dunkerque. VII, p. 670
1er mars. Bruxelles. V, p. 686
3 mars. Gênes. VI, p. 84
5 mars. Marseille. V, p. 669
5 mars. Marseille. V, p. 672
5 mars. Nantes. VI, p. 173
6 mars. Gênes. V, p. 696
7 mars. Hâvre. VI, p. 48
11 mars. Anvers. VI, p. 74
12 mars. Rennes. VII, p. 12
12 mars. Paris VI, p. 134
12 mars. Caen. VI, p. 407
12 mars. Bordeaux. VI, p. 28
13 mars. Copenhague. VII, p. 590
14 mars. Rouen. VI, p. 41
15 mars. Alger. VI, p. 35
18 mars. Dunkerque. VI, p. 152
19 mars. Cass. V, p. 613
21 mars. Rochefort. VI, p. 56
25 mars. Dunkerque. VI, p. 150
28 mars. C. sup. de Suède. VII, p. 187
29 mars. Cass. VI, p. 641
31 mars. Caen. VI, p. 20
31 mars. Hâvre. VI, p. 160
31 mars. Conv. anglo-chinoise. VI, p. 605
1er avril. Gênes. VI, p. 84
1er avril. Gênes. VI, p. 580
2 avril. Cass. VI, p. 5
2 avril. Marseille. VI, p. 58
2 avril. Copenhague. VI, p. 593
3 avril. Palerme. VI, p. 585
8 avril. Gênes. VI, p. 85
10 avril. Bordeaux. VI, p. 448
12 avril. Nantes. VI, p. 559
12 avril. Nantes. VI, p. 445
12 avril. Décr. fr. VII, p. 709
18 avril. Rouen. VI, p. 42
22 avril. Paris. VI, p. 131
22 avril. Dunkerque. VI, p. 152
22 avril. Dunkerque. VII, p. 541
22 avril. Dunkerque. VIII. p. 65
23 avril. Marseille. VI, p. 188
23 avril. Gand. VI, p. 313
24 avril. C. du Comté de Chester. VI, p. 71
25 avril. Haute Cour de justice. VI, p. 72
30 avril. Caen. VI, p. 441
30 avril. Cassation. Vienne. VI, p. 309
2 mai. Marseille. VI, p. 451
2 mai. Haute Cour de justice. VI, p. 73
2 mai. C. d'Etat. VII, p. 281
3 mai. Anvers. VI, p. 81
3 mai. Bruges. VI, p. 573
4 mai. C. de la Cité de Londres. VIII, p. 382
5 mai. Hâvre. VI, p. 163
6 mai. Dunkerque. VI, p. 39
7 mai. Christiania. VII, p. 360
9 mai. Cass. VI, p. 7
9 mai. Venise. VI, p. 338
13 mai. Hâvre. VI, p. 51
14 mai. Christiania. VII, p. 359
19 mai. Bordeaux. VI, p. 252
27 mai. Christiania. VII, p. 363
4 juin. Cass. VI, p. 129
4 juin. Rouen. VI, p. 118
4 juin. Hâvre. VI, p. 166
7 juin. Alger. VI, p. 260
9 juin. Rennes. VII, p. 14
10 juin. Christiania. VII, p. 364
10 juin. Cass. fr. VI, p. 8
17 juin. Dunkerque. VIII, p. 66
19 juin. Seine. VI, p. 147
20 juin. Rouen. VI, p. 155
20 juin. Marseille. VI, p. 68
26 juin. Anvers. VII, p. 582
30 juin. Hâvre. VII, p. 167
30 juin. Anvers. VI, p. 82
2 juillet. Rouen. VI, p. 156
5 juillet. Bordeaux. VI, p. 176
5 juillet. Marseille. VI, p. 181
7 juillet. Marseille. VI, p. 300
7 juillet. Douai. VIII, p. 520
8 juillet. Alger. VI, p. 531
9 juillet. Cons. Préf. Pas-de-Calais. VI, p. 456
9 juillet. Bruxelles. VI, p. 316
11 juillet. C. du Comté de Cardiff. VI, p. 202
12 juillet. Comité judiciaire du Conseil privé. VI, p. 460
14 juillet. C. du shériff de Glasgow. VI, p. 302
15 juillet. Cour d'appel d'Angleterre. VI, p. 202
17 juillet. Douai. VI, p. 136
17 juillet. Cassation belge. VI, p. 322
17 juillet. Haute Cour de justice. VI, p. 203
20 juillet. Bologne. VI, p. 339
21 juillet. Bordeaux. VI, p. 250
21 juillet. C. de district de New-York. VI, p. 485
22 juillet. C. de police de Plymouth. VI, p. 303

24 juillet. C. du magistrat résid. d'Aukland. (Nlle-Zélande). VI, p. 304
28 juillet. C. sup. de judicature. VI, p. 204
28 juillet. C. du Comté de Newport. VI, p. 303
29 juillet. Hâvre. VI, p. 428
30 juillet. Aix. VI, p. 141
30 juillet. Cass. Turin. VII, p. 487
31 juillet. Aix. VI, p. 144
31 juillet. Gand. VI, p. 570
6 août. Seine. VI, p. 264
7 août. Cass. VI, p. 245
9 août. Rouen. VI, p. 518
11 août. Bordeaux. VI, p. 419
20 août. Hâvre. VI, p. 433
20 août. Hâvre. VII, p. 548
20 août. Copenhague. VI, p. 593
23 août. Nantes. VI, p. 291
25 août. Hâvre. VI, p. 431
27 août. Copenhague. VI, p. 595
28 août. Seine. VI, p. 269
3 septembre. Hâvre. VI, p. 275
4 septembre. Loi Etats-Unis. VI, p. 627
9 septembre. Marseille. VI, p. 192
16 septembre. Marseille. VI, p. 565
17 septembre. Hâvre. VI, p. 280
17 septembre. C. de la Cité de Londres. VI, p. 307
17 septembre. Copenhague. VII, p. 598
18 septembre. C. du Comté de Lowestoft. VI, p. 307
25 septembre. Anvers. VI, p. 324
25 septembre. Anvers. VI, p. 325
26 septembre. C. sup. de Suède. VII, p. 191
30 septembre. C. de la Cité de Londres. VI, p. 308
30 septembre. Anvers. VI, p. 481
1er octobre. C. de la Cité de Londres. VI, p. 308
3 octobre. Rio. VI, p. 579
12 octobre. Palerme. VI, p. 587
13 octobre. C. sup. de Madrid. VII, p. 603
22 octobre. C. de Session d'Edimbourg. VI, p. 462
24 octobre. Bruxelles. VI, p. 479
25 octobre. Tunis. VI, p. 507
27 octobre. Cass. VI, p. 243
29 octobre. Cass. VI, p. 241
31 octobre. C. sup. de judicature. VI, p. 463
31 octobre. Bruxelles. VI, p. 477
2 novembre. C. de passage de Liverpool. VI, p. 465
4 novembre. Cass. VI, p. 385
4 novembre. Haute-cour de justice. VI, p. 467
4 novembre. Aix. VII, p. 283
5 novembre. Copenhague. VIII, p. 407
6 novembre. Aix. VI, p. 422
6 novembre. Anvers. VI, p. 569
6 novembre. Tunis. VI, p. 590
8 novembre. Nantes. VIII, p. 91
14 novembre. Haute-Cour de just. VI, p. 470
15 novembre. Nantes. VII, p. 297
17 novembre. Poitiers. VI, p. 417
22 novembre. Cass. VI, p. 386
22 novembre. Paris. VI, p. 405
22 novembre. Alger. VI, p. 536
22 novembre. Trib. de l'Empire. VII, p. 442
24 novembre. Douai. VI, p. 515
24 novembre. Bordeaux. VI, p. 527
24 novembre. Aix. VI, p. 426
24 novembre. Bruxelles. VI, p. 574
25 novembre. Hâvre. VI, p. 436
25 novembre. Trib. de l'Empire. VIII, p. 584
26 novembre. Aix. VI, p. 537
28 novembre. Anvers. VI, p. 482
1er décembre. Chambre des Lords. VI, p. 471
1er décembre. Ch. Com. Copenhague. VIII, p. 409
2 décembre. Hâvre. VI, p. 437
2 decembre. Cons. Préfect. Bouches du Rhône. VI, p. 458
3 décembre. Montpellier. VI, p. 528
3 décembre. Copenhague. VIII, p. 410
3 décembre. Copenhague. VIII, p. 411
8 décembre. Trib. sup. hanséatique. VII, p. 441
9 décembre. Dunkerque. VII, p. 414
9 décembre. Seine. VI, p. 541
9 décembre. Hte C. de just. VI, p. 476
10 décembre. Bordeaux. VI, p. 661
13 décembre. Paris. VIII, p. 516
17 décembre. Nantes. VI, p. 679
17 décembre. Marseille. VI, p. 453
19 décembre. Rouen. VI, p. 543
19 décembre. C. sup. de judicature. VI, p. 702
23 décembre. Dunkerque. VII, p. 672
23 décembre. Nice. VII, p. 53
26 décembre. Nantes. VI, p. 685
30 décembre. Décret. Pérou. VI, p. 610
30 décembre. Cour de police. Liverpool. VII, p. 453
Arr. N° 308, Athènes. VII, p. 82

1891

5 janvier. Guyanne fr. VI, p. 698
6 janvier. C. supr. de judicature. VI, p. 703
9 janvier. Rouen. VI, p. 516
12 janvier. Rouen. VI, p. 522
14 janvier. Anvers. VI, p. 576
14 janvier. Nantes. VII, p. 33
16 janvier. Hte C. de just. VI, p. 705
19 janvier. Rennes. VI, p. 65.
19 janvier. Hte C. de just. VI, p. 706
20 janvier. Hâvre. VII, p. 27
22 janvier. Aix. VI, p. 616
22 janvier. Lesparre. VI, p. 561
22 janvier. C. sup. de Christiania. VIII, p. 433
23 janvier. Anvers. VI, p. 577
24 janvier. District de Connecticut. VII, p. 451
26 janvier. Paris. VI, p. 642
28 janvier. Aix. VI, p. 538
28 janvier. Hâvre. VI, p. 673
2 février. Douai. VIII, p. 616
3 février. Paris. VI, p. 646
3 février. Haute-Cour de just. VI, p. 708
5 février. Tunis. VI, p. 597
7 février. Hâvre. VI, p. 650
7 février. Alger. VII, p. 23
7 février. C. sup. de Christiania. VIII, p. 433
9 février. Dunkerque. VeI, p. 542
9 février. Rio. VIII, p. 406
10 février. Haute-Cour de just. VI, p. 710
12 février. Rouen. VII, p. 51
13 février. La Rochelle. VI, p. 688
31 février. Marseille. VI, p. 693
14 février. C. sup. de Stockolm. VIII, p. 160
17 février. Cass. VI, p. 513
18 février. Copenhague. VIII, p. 411
19 février. Trinity Masters. VI, p. 712
20 février. Charleroi. VI, p. 578
23 février. Rouen. VI, p. 650
23 février. Marseille. VI, p. 691
27 février. Haute-Cour de just. VII, p. 68
27 février. C. de Session d'Edimbourg. VII, p. 67
28 février. Haute-Cour de just. VII, p. 69
9 mars. Hâvre. VI, p. 556
9 mars. Viborg. VIII, p. 412
10 mars. Loi fr. VI, p. 622
13 mars. Paris. VI, p. 700
13 mars. Amsterdam. VII, p. 463
17 mars. Haute-Cour de just. VII, p. 62
19 mars. Marseille. VI, p. 567
21 mars. Alger. VII, p. 411
21 mars. C. sup. de jud. VII, p. 64
24 mars. Caen. VI, p. 676
24 mars. Loi fr. VI, p. 607
31 mars. Seine. VI, p. 670
13 novembre. C. Supr. de judic. VII, p. 448
14 novembre. C. supr. de judic. VII, p. 448

2 avril. C. sup. de judicature. VIII, p. 383
5 avril. District sud de New-York. VII, p. 455
10 avril. Anvers. VII, p. 71
10 avril. Anvers. VII, p. 72
11 avril. Décr. fr. VII, p. 212
11 avril. C. sup. de judicature. VII, p. 61
13 avril. Seine. VII, p. 285
14 avril. Rouen. VII, p. 136
15 avril. C. sup. de Christiania. VIII, p. 436
16 avril. Bordeaux. VII, p. 36
17 avril. Catane. VII, p. 459
20 avril. Hâvre. VII, p. 30
21 avril. Hâvre. VII, p. 149
21 avril. Anvers. VII, p. 72
28 avril. Bordeaux. VII, p. 19
29 avril. Marseille. VII, p. 41
29 avril. Rouen. VII, p. 25
29 avril. Marseille. VII, p. 695
30 avril. Marseille. VII, p. 42
1er mai. Marseille. VII, p. 44
2 mai. C. supr. de judicature. VII, p. 327
3 mai. C. supr. de judicature. VII, p. 65
4 mai. Rennes. VII, p. 15
6 mai. Cass. VII, p. 5
7 mai. Naples. VII, p. 84
8 mai. Douai. VII, p. 388
10 mai. Haute-Cour de justice. VIII, p. 384
12 mai. Hâvre. VII, p. 155
12 mai. Marseille. VII, p. 45
12 mai. C. du Lord Maire. VII, p. 169
13 mai. Rouen. VII, p. 122
13 mai. Marseille. VII, p. 160
14 mai. Anvers. VII, p. 713
15 mai. District Est de New-York. VII, p. 455
18 mai. Décr. Portugais. VII, p. 111
19 mai. C. du Comté de Liverpool. VIII, p. 385
20 mai. La Haye. VII, p. 460
20 mai. Dunkerque. VII, p. 24
21 mai. Marseille. VII, p. 47
5 juin. Haute-Cour de justice. VII, p. 170
8 juin. Cass. VII, p. 8
8 juin. Marseille. VII, p. 431
9 juin. Cass. VII, p. 11
9 juin. Marseille. VII, p. 48
9 juin. Cour du shériff de Dundee. VII, p. 172
12 juin. Anvers. VII, p. 73
15 juin. Chambre des Lords. VII, p. 175
16 juin Hâvre. VII, p. 157
22 juin. Cass. VII, p. 113
22 juin. Rouen. VII, p. 124
23 juin. Palerme. VII, p. 458
23 juin. Loi autrichienne. VII, p. 111
24 juin. Douai. VII, p. 518
25 juin. C. sup. de Christiania. VIII, p. 437
26 juin. Amsterdam. VII, p. 46
3 juillet. District sud de New-York. VII, p. 177
3 juillet. Marseille. VIII, p. 561
8 juillet. Copenhague. VIII, p. 413
10 juillet. C. supr. de Christiania. VIII, p. 440
15 juillet. Dunkerque. VII, p. 134
15 juillet. Rouen. VII, p. 140
17 juillet. Gênes. VIII, p. 153
17 juillet. C. supr. de Christiania. VIII, p. 162
20 juillet. Cass. VII, p. 115
21 juillet. Dunkerque. VII, p. 414
21 juillet. Marseille. VII, p. 162
23 juillet. C. Supr. de judicature. VII, p. 173
25 juillet. St-Nazaire. VII, p. 555
28 juillet. Aix. VII, p. 126
28 juillet. Arrêté haïtien. VII, p. 493
30 juillet. Marseille, VII, p. 303
31 juillet. C. supr. de judic. VII, p. 328
3 août. Cass. VII, p, 277
3 août. Bordeaux. VII, p. 426
5 août. Bordeaux, VII, p. 401
5 août. Marseille. VII, p. 563
5 août. C. supr. de judic. VII, p. 330
6 août. Dunkerque. VII, p. 414
6 août. Marseille. VII, p. 166
10 août. Assises de Leeds. VII, p. 331
12 août. Seine. VII, p. 129
12 août. Rouen. VII, p. 145
21 août. Rouen. VII, p 147
21 août. Rouen. VII, p. 292
21 août. Hâvre. VII, p. 153
22 Août. Alexandrie. VII, p. 340
26 août. Seine. VII, p. 132
3 septembre. C. supr. de Massachussets. VII, p. 456
4 septembre. Hte-Cour de just. VII, p. 332
15 septembre. Dunkerque. VII, 414
29 septembre. C. de district de Massachussets. VII, p. 457
3 octobre. Rotterdam. VIII, p. 156
14 octobre. C. supr. de Stockholm. VIII, p. 162
17 octobre. Bordeaux. VII, p. 403
19 octobre. Cass. VII, p. 385
19 octobre. Marseille. VII, p. 310
22 octobre. Alger. VII, p. 530
29 octobre. Marseille. VII, p. 312
2 novembre. Bordeaux, VII, 560
2 novembre. Nantes. VII, p. 693
4 novembre. Cass. VII, p. 242
9 novembre. Hte-C. de justice. VII, p. 447
9 novembre. Anvers. VII, p. 336
12 novembre. Marseille. VII, p. 315
13 novembre. Rouen. VII, p. 294
16 novembre. Tunis. VII, p. 371
17 novembre Rotterdam. VIII, p. 157
18 novembre. Hâvre. VII, p. 287
18 novembre. Hâvre. VII, p. 290
19 novembre. St-Nazaire. VII, p. 300
20 novembre. Bruxelles. VII, p. 333
20 novembre. Décret uruguayen. VII, p. 630
21 novembre. Décret tunisien. VII, p. 384
23 novembre. Anvers. VII, p. 337
24 novembre. Marseille. VII, p. 567
25 novembre. Nantes. VIII, p. 94
25 novembre. Hâvre. VIII, p. 358
27 novembre. Marseille. VII, p. 317
28 novembre. Hâvre. VIII, p. 359
30 novembre. Cass. fr. VII, p. 641
3 décembre. Marseille. VII, p. 319
10 décembre. Marseille. VII, p. 321
12 décembre. Anvers. VII, p. 338
14 décembre. Rouen. VII, p. 656
14 décembre. Tunis. VII, p. 366
15 décembre. Hâvre. VII, p. 419
15 décembre. Hâvre. VIII, p. 72
18 décembre. Marseille. VII, p. 486
18 décembre. Palerme. VII, p. 707
21 décembre. Poitiers. VII, p. 394
21 décembre. Palerme. VII, p. 708
24 décembre Aix. VII, p. 408
24 décembre. Aix. VII, p. 410
28 décembre. Rouen. VII, p. 544
29 décembre. Rouen. VII, p. 659

1892

7 janvier. Marseille. VII, p 437
11 janvier. Rouen VII, p. 391
14 janvier. Cour du Comté de Bristol VII, p. 452
15 janvier. Hte-Cour de Just. VII, p. 575
20 janvier. Hâvre. VII, p. 421
21 janvier. Alger. VII p. 668
22 janvier. Seine. VII, p. 536
22 janvier. Rouen. VII, p. 675
22 janvier. C. sup. de judicature ~ VII, p. 449

22 janvier. Conseil d'Etat. IX p. 459
25 janvier. Cass. VII, p. 386
25 janvier Anvers. VII, p. 587
25 janvier. Douai. VIII, p. 24
26 janvier. Marseille. VII, p. 439
27 janvier. Dunkerque. VIII, p. 532
29 janvier Hte-Cour de Justice. VIII, p. 386
1er février. Douai. VII, p. 520
9 février. Anvers. VII, p. 588
11 février. Alger. VII, p. 533
11 février. Ostende...... X, p. 313
15 février. Conseil d'Etat. IX, p. 460
15 février. Rouen. VII, p. 522
16 février. Marseille. VII, p. 570
19 février, Cons. d'Etat. VII, p. 516
23 février. Hâvre. VII, p. 550
24 février. Caen. VIII, 40
24 février. Trib. sup. Stockolm. IX p. 787
27 février. Hte-C. de jus- VIII, p. 122
27 février. Rotterdam. VIII, p. 155
29 février. Hâvre VII p. 688
29 février. C. sup. de judicature. VIII; p. 387
29 février. Rennes. IX, p. 22
29 février. Rennes. IX, p. 474
29 février. Rennes. IX, p. 476
1er mars. C. sup. de judicature. VIII, p. 389
12 mars. Anvers. VII, p. 588
12 mars. Nantes. VIII, p. 94
15 mars. Aix. VII, p. 528
15 mars. Hâvre. VII, p. 683
21 mars. Hâvre. VIII, p. 73
22 mars. Hâvre. VII, p. 553
22 mars. Rennes. IX, p. 25
22 mars. Rouen. IX, p. 152
23 mars. Cass. VII, p. 513
23 et 24 mars. C. Sup. de judicature VIII, p. 121
29 mars. Cass. VII, p. 514
29 mars Rouen. VIII, p. 30
2 avril. Nantes. VIII, p. 548
4 avril. Rouen. VII, p. 679
4 avril. Bordeaux. VIII, p. 41
5 avril. Alger. VIII, p. 57
5 avril. Alger. VIII, p. 526
9 avril. Ch. Comm. Copenhague. IX, p. 765
11 avril. Havre. VII, p. 686
16 avril. Alexandrie. VII, p. 599
21 Avril. Anvers. IX, p. 583
23 avril. Copenhague. IX, p. 766
26 avril. Gênes. IX, p. 288
27 avril. Marseille. VII, p. 695
2 mai. Rouen. VII, p. 525
3 mai. C. Supr. de judicature. VIII, p. 390
6 mai. Marseille. VIII, p. 103
7 mai. Cass. VII, p. 649
7 mai. Bruxelles. VII, p. 577
9 mai. Rouen. VIII, p. 32
9 mai. Poitiers. VIII, p. 302
10 mai. Hâvre. VIII, p. 329
13 mai. trib sup. hanséatique. IX, p. 552
15 mai. Décret Espagnol. VIII, p. 194
17 mai. Cass. VIII, p. 5
17 mai. Cass. VII, p. 648
18 mai. Marseille. VIII, p. 105
23 mai. Bordeaux. VIII, p. 305
23 mai. Aix. VII, p. 664
23 mai. Marseille. VII, p. 45
23 mai. Gênes. IX, p. 73
24 Mai. Marseille. VIII, p. 107
25 mai. Alexandrie. VIII, p. 146
30 mai. Marseille. VII, p. 697
31 mai. Cass. VII, p. 646
1er juin. Alexandrie.
1er juin. Bruxelles. IX, p. 254
2 juin. Aix. VII, p. 666
2 juin. Nantes. VIII, p. 97
2 juin. Marseille. VIII, p. 363
2 juin. St-Nazaire. VIII, p. 687
7 juin. Anvers. VIII, p. 123
7 juin. Anvers. IX, p. 584
8 juin. Marseille. VII, p. 702
9 juin. Trib. sup. hans. VIII, p. 585
13 juin. Hâvre. VIII, p. 79
15 juin. Copenhague. IX, p. 767
17 juin. Anvers. IX, p. 584
20 juin. Marseille. VII, p. 720
24 juin. Lille. VIII, p. 62
25 juin. Anvers. VIII, p. 123
29 juin. Hâvre. VIII, p. 332
30 juin. Tunis. VIII, p. 165
1er juillet. Constantinople. VIII, p. 159
1er juillet. Cass. VIII, p. 6
4 juillet. Marseille. VIII, p. 109
4 juillet. Rouen. VIII, p. 296
6 juillet. Rouen. VIII, p. 67
6 juillet. Hâvre. VIII, p. 84
6 juillet. Nantes. VIII, p. 551
8 juillet. Marseille. VIII, p. 112
11 juillet. Cass. VIII, p. 12
11 juillet. Cass. VIII, p. 257
11 juillet. Cass. VIII, p. 258
11 juillet. Alger. VIII, p. 530
12 juillet. Cass. VIII, p. 13
12 juillet. Anvers VIII, p. 124
12 juillet. Hâvre. VIII, p. 334
14 juillet. Anvers. VIII, p. 127
20 juillet. Anvers. VIII, p. 129
22 juillet. Rouen. VIII. p. 328
22 juillet. C. sup. de judicat. VIII, p. 391
23 juillet. Anvers. VIII, p. 131
25 juillet. Cass. VIII, p. 15
25 juillet. Cass. VIII, p. 19
25 juillet. Décr. italien. VIII, p. 93
29 juillet. Anvers. VIII, p. 140
30 juillet. Anvers. VIII, p. 144
30 juillet. Hâvre. VIII, p. 377
1 août. Aix. VIII, p. 48
2 août. Hâvre. VIII, p. 338
3 août. Cass. VIII, p. 16
3 août. Bordeaux. VIII, p. 46
3 août. Aix. VIII, p. 52
4 août. Marseille. VIII. p. 365
5 août. Aix. IX, p. 181
6 août. Aix. VIII, p. 55
8 août. Hâvre. VIII, p. 87
10 août. Rouen. VIII, p. 36
10 août. Bordeaux. VIII, p. 311
13 août. Rouen. VIII, p. 290
13 août. Hâvre. VIII, p. 379
13 août. Haute-Cour de just. VII, p. 576
16 août. Anvers. VIII, p. 587
19 août. Rouen. VIII, p. 70
23 août. Dunkerque. VIII, p. 534
25 août. Gênes. VIII, p. 154
5 septembre. Nantes. IX, p. 206
5 septembre. Nantes. IX, p. 533
23 septembre. Copenhague. X, p. 629
26 septembre. Marseille. VIII, p. 115
27 septembre. Marseille. VIII, p. 116
28 septembre. Trib. sup. hans. IX, p. 557
30 septembre. Anvers. VIII, p. 398
1 octobre. Seine. VIII, p. 326
13 octobre. Tunis. VIII, p. 167
13 octobre. Tunis. VIII, p. 171
17 octobre. Marseille. VIII, p. 367
17 octobre. Trib. sup. hans. VIII, p. 570
18 octobre. Cass. VIII, p. 22
18 octobre. Cass. VIII, p. 277
19 octobre. Marseille. VIII, p. 118
26 octobre. Cass. VIII, p. 279
26 octobre. Copenhague. IX, p. 768
27 octobre. Haute-Cour de just. IX, p. 247
3 novembre. Marseille. VIII, p. 654
8 novembre. Anvers. VIII, p. 393
8 novembre. Marseille. VIII, p. 565
10 novembre. Amsterdam. VIII, p. 618
11 novembre. Tunis. VIII, p. 441
14 novembre. Ch. des Lords. IX, p. 58
15 novembre. Cass. VIII, p. 282
15 novembre. Trib. sup. hans. VIII, p. 584
19 novembre. Aix. VIII, p. 316
19 novembre. Nantes. IX, p. 535
21 novembre. Ch. des Lords. IX, p. 58
22 novembre. Hâvre. VIII, p. 345
22 novembre. Anvers. VIII, p. 396
26 novembre. Paris. VIII, p. 285
26 novembre. Cass. Turin. VIII, p. 418
26 novembre, Christiania. X, p. 100
27 novembre. C. de just. VIII, p. 701
29 novembre. Rouen. VIII, p. 299
29 novembre. Hâvre. VIII, p. 348
30 novembre. Anvers. VIII, p. 587

4 décembre. Cass. Naples. VIII, p. 712
7 décembre. Cass. VIII, p. 272
7 décembre. Aix. VIII, p. 320
7 décembre. Aix. VIII, p. 323
7 décembre. Bordeaux. VIII, p. 521
7 décembre. Copenhague. IX, p. 770
8 décembre. Alexandrie. VIII, p. 414
8 décembre. Rennes. IX, p. 26
11 décembre. Copenhague. IX, p. 772
12 décembre. Marseille. VIII, p. 369
13 décembre. Bruxelles. VIII, p. 404
15 décembre. Chambre des Lords. VIII, p. 703
16 décembre. Chambre des Lords. VIII, p. 702
16 décembre. Christiania. X, p. 103
17 décembre. Christiania. X, p. 105
19 décembre. Déc. fr. VIII, p. 193
19 décembre. Cass. VIII, p. 283
20 décembre. Hâvre. VIII, p. 350
20 décembre. Hâvre. VIII, p. 353
20 décembre. Marseille. VIII, p. 372
22 décembre. Gênes. VIII, p. 422
22 décembre. Gênes. VIII, p. 607
27 décembre. Dunkerque. VIII, p. 536
27 décembre. Casale. VIII, p. 604
27 décembre. Bordeaux. VIII, p. 652
28 décembre. Marseille. VIII, p. 374
29 décembre. Gênes. VIII, p. 423
29 décembre. Cass. Florence. VIII, p. 430
30 décembre. Bordeaux. VIII, p. 555
Athènes. VIII, p. 596
Arrêt. n° 248. Cass. Grecque. VII, p. 605

1893

3 janvier. Cass. VIII, p. 274
3 janvier. Cass. VIII, p. 276
4 janvier. Rouen IX, p. 11
4 janvier. Caen. IX, p. 18
4 janvier. Alger. IX, p. 495
7 janvier. Cass. Rome. VIII, p. 610
7 janvier. Trib. cons. de France à Constantinople. VIII, p. 710
11 janvier. Hâvre. VIII, p. 537
11 janvier. Copenhague. X, p. 630
12 janvier. Marseille. VIII, p. 375
12 janvier. Bordeaux. VIII, p. 558
13 janvier. Rennes. IX, p. 478
18 janvier. Rouen. X, p. 401
19 janvier. Ostende. VIII, p. 593
20 janvier. Rennes. IX, p. 480
24 janvier. Hâvre. VIII, p. 546
24 janvier. Cass. IX, p. 434
25 janvier. Copenhague. IX, p. 772
25 janvier. Alger. VIII, p. 665
26 janvier. Douai. IX, p. 144
28 janvier. Anvers. IX, p. 258
28 janvier. Anvers. VIII, p. 586
31 janvier. Marseille. VIII, p. 568
31 janvier. Alger. VIII, p. 663
2 février. Cass. VIII, p. 514
4 février. Anvers. IX, p. 259
7 février. Hâvre. VIII, p. 542
10 février. Gênes. VIII, p. 603
10 février. Cons. préf. Seine-Inf. IX, p. 244
14 février. Hâvre. VIII, p. 673
15 février. Cass. VIII, p. 513
15 février. Trib. de l'Empire. VIII, p. 585
15 février. Gênes. VIII, p. 614
15 février. Hâvre. VIII, p. 668
15 février. Copenhague. X, p. 630
17 février. Anvers. VIII, VIII, p. 706
18 février. Gênes, IX, p. 83
22 février. Bordeaux. VIII, p. 654
22 février. Hâvre. VIII, p. 675
22 février. Bordeaux. IX, p. 175
22 février. Trib. mixte de Mansourah. IX, p. 608
25 février. Seine. IX, p. 189
27 février. Viborg. IX, p. 774
28 février. Dunkerque. IX, p. 727, 728
1er mars. Rouen. IX, p. 30
1er mars. Hâvre. IX, p. 33
1er mars. Rouen. IX, p. 165
2 mars. Aix. VIII. p. 656
3 mars. Marseille. IX, p. 48
4 mars. Cass. Palerme. VIII, p. 716
6 mars. Aix. VIII, p. 658
6 mars. Marseille. IX, p. 50
7 mars. Cass. IX, p. 8
9 mars. Tunis. IX, p. 310
13 mars. Nîmes. IX, p. 178
15 mars. Rouen. VIII, p. 649
16 mars. Hâvre. IX, p. 35
20 mars. Marseille. VIII, p. 692
21 mars. Haute-Cour de just. IX, p. 60
22 mars. Anvers. IX, p. 259
23 mars. Bordeaux. IX, p. 28
23 mars. Aix. IX, p. 183
24 mars. Anvers. IX, p. 260
24 mars. Anvers. IX, p. 261
27 mars. Gênes. IX, p. 622
27 mars. Hâvre. VIII, p. 680
27 mars. Hâvre. VIII, p. 684
27 mars. Cass. VIII, p. 641
28 mars. Cass. VIII, p. 643
28 mars. Marseille. IX, p. 53
31 mars. Anvers. VIII, p. 589
1er avril. Anvers. IX, p. 261
4 avril. Cass. Palerme. IX, p. 288
7 avril. Marseille. VIII, p. 697
7 avril. Marseille. VIII, p. 698
8 avril. Anvers. IX, p. 72
8 avril. Anvers. IX, p. 262, 263
11 avril. Marseille. VIII, p. 700
12 avril. Nantes. IX, p. 537
12 avril. Copenhague. X, p. 632
13 avril. Gênes. IX, p. 82
18 avril. Haute-Cour de justice. IX, p. 61
19 avril. Aix. IX, p. 185
24 avril. Poitiers. IX, p. 172
24 avril. Dunkerque. IX, p. 730
37 avril. Cass. Belgique. IX, p. 585
27 avril. Alexandrie. IX, p. 271
29 avril. Alexandrie. IX, p. 274
1er mai. Hâvre. IX, p. 36
1er mai. Alger. IX, p. 187
2 mai. Hâvre. IX, p. 39
3 mai. Haute-Cour de justice. X, p. 288
4 mai. Alexandrie. IX, p. 277
4 mai. Chambre des Lords. IX, p. 63
6 mai. Nantes. IX, p. 540
8 mai. Hâvre. IX, p. 239
9 mai. La Réunion. IX, p. 500
10 mai. Copenhague. X, p. 632
12 mai. Marseille. IX. p. 218
12 mai. Gênes. IX, p. 623
13 mai. Tunis. IX, p. 88
16 mai. Gênes. IX, p. 79
17 mai. Rouen. IX, p. 14
17 mai. Cass. VIII, p. 645
20 mai. Marseille. IX, p. 56
22 mai. Gênes. IX, p. 625
23 mai. Dunkerque. IX. p. 732
24 mai. Copenhague. X, p. 633
26 mai. Gênes. IX, p. 626
27 mai. Rochefort. IX, p. 42
27 mai. Trib. sup. hanséatique. IX, p. 566
29 mai. Gênes. IX, p. 290
31 mai. Haute-Cour de justice. IX, p. 64
1er juin. Cass. IX, p. 5
2 juin. Gênes. IX, p. 630
3 juin. Marseille. IX, p. 212
3 juin. Gênes, IX, p. 630
7 juin. Anvers. IX, p. 587
12 juin. Cass. IX, p. 9
12 juin. Rouen. IX, p. 193
14 juin. Alger. IX, p. 496
14 juin. Copenhague. X, p. 635
16 juin. Gênes. IX, p. 294
16 juin. Gênes. IX, p. 302
19 juin. Cass. IX, p. 7
19 juin. Cass. IX, p. 129

19 juin. Marseille. IX, p. 213
21 juin. Alger. IX, p. 498
21 juin. Rouen. X, p. 752
22 juin. Bordeaux. IX, p. 208
23 juin. Rouen. IX, p. 199
23 juin. Gênes. X, p. 346
26 juin. Copenhague. X, p. 636
27 juin. Comité jurid. du Cons. privé. IX, p. 249
27 juin. Anvers. IX, p. 590
28 juin. Trib. de l'Empire. IX, p. 569
29 juin. Marseille. IX, p. 217, 218
29 juin. Anvers. X, p. 303
30 juin. C. de sess. Edimbourg. IX, p. 251
3 juillet. Haute-Cour de justice. IX, p. 252
4 juillet. Hâvre. IX, p. 503
4 juillet. Gênes. IX, p. 304
4 juillet. Gand. IX, p. 591
5 juillet. Rouen. IX, p. 201
11 juillet. Cass. IX, p. 131
11 juillet. Dunkerque. IX, p. 733
11 juillet. Haute Cour de justiee. IX, p. 575
12 juillet. Cass. IX, p. 132, 135
12 juillet. Rouen. IX, p. 465
14 juillet. Bruxelles. IX, p. 266
19 juillet. Rouen. IX, p. 170
28 juillet. Gênes. IX, p. 308
21 juillet. Douai. IX, p. 462
27 juillet. Bordeaux. IX, p. 484
27 juillet. Bruxelles. IX, p. 266
27 juillet. Haute-Cour de justice. sX, p. 576
30 jurllet. C. sup. de judicature. IX, p. 250
31 juillet. Cass. IX, p. 137
31 juillet. Marseille. IX, p. 220, 232
31 juillet. Caen. IX, p. 471
31 juillet. Bruxelles. IX, IX, p. 65
1er août. Cass. IX, p. 138
1er août. Hâvre. IX, p. 504
1er août. C. d'ass. de Liverpool. IX, p. 578
3 août. Hâvre. IX, p. 203
3 août. Marseille. IX, p. 234
4 août. Palerme. IX, p. 308
4 août. Gênes. IX, p. 631
8 août. Trib. de l'Empire. IX, p. 571
10 août. Haute-Cour de justice. IX, p. 579
10 août. C. du Comté de Liverpool. IX, p. 580
16 août. Hâvre. IX, p. 506, 508
23 août. Hâvre. IX, p. 511
23 août. Cass. de Turin. X, p. 352
25 août. Marseille. IX, p. 236
29 août. Haute-Cour de justice. IX, p. 581
2 octobre. Marseille. IX, p. 237
5 octobre. Tunis. IX, p. 81
20 octobre. Cass. IX, p. 456
24 octobre. Marseille. IX, p. 543
25 octobre. Tunis. X, p. 110
28 octobre. Cass. IX, p. 140
31 octobre. Hâvre. IX, p. 523
31 octobre. Marseille. IX, p. 544
4 novembre. Gênes. IX, p. 636
6 novembre. Cass. IX, p. 143
7 novembre. Anvers. X, p. 309
8 novembre. Cass. IX, p. 433
8 novembre. Hâvre. IX, p. 525
10 novembre. Paris. X, p. 161
10 novembre. Trib. cons. de Grèce à Constantinople. X, p. 476
13 novembre. Marseille. IX, p. 748
13 novembre. Anvers. IX, p. 749
14 novembre. Hâvre. IX, p. 528
15 novembre. Alger. X, p. 28
16 novembre. C. supr. de judicature. X, p. 89
20 novembre. Cass. IX, p. 437
20 novembre. Bruxelles. IX, p. 600
21 novembre. Hâvre. X, p. 218
23 novembre. St-Nazaire. X, p. 253
23 novembre. Christiania. X, p. 800
24 novembre. Liège. X, p. 466
24 novembre. Marseille. IX, p. 547
27 novembre. Cass. IX, p. 455
27 novembre. Marseille. IX, p. 549
28 novembre. Rouen. IX, p. 469
28 novembre. C. supr. de judicature. X, p. 90
30 novembre. Bordeaux. X, p. 745
4 décembre. Bordeaux. IX, p. 721
5 décembre. Gênes. IX, p. 775
5 décembre. Caen. X, p. 25
6 décembre. Rouen. IX, p. 531
9 décembre. Seine. IX, p. 738
11 décembre. Bruxelles. IX, p. 605
11 décembre. Gênes. IX, p. 776
11 décembre. Gênes. X, p. 353
12 décembre. Rouen. IX, p. 719
14 décembre. Douai. IX, p. 463
14 décembre. Douai. IX, p. 716
15 décembre. Gênes. IX, p. 783
18 décembre. Aix. IX, p. 488
19 décembre. Paris. IX, p. 710-714
19 décembre. Aix. IX, p. 723
19 décembre. Cass. X, p. 6
19 décembre. Hâvre. X, p. 61
20 décembre. Bordeaux. X, p. 76
23 décembre. Tunis. X, p. 106
26 décembre. Bruxelles. IX, p. 750
27 décembre. Aix. IX, p. 492
27 décembre. Hâvre. X, p. 233
28 décembre. Marseille. IX, p. 551
29 décembre. Tunis. X, p. 488

1894

4 janvier. Copenhague. IX, p. 774
6 janvier. Bruxelles. IX, p. 757
9 janvier. Hâvre. IX, p. 734
10 janvier. Bruxelles. IX, p. 760
10 janvier. Seine. X, p. 33-44
11 janvier. Tunis. X, p. 505
13 janvier. Nantes. IX, p. 742
15 janvier. Cass. IX, p. 705
16 janvier. Aix. IX, p. 725
17 janvier. Nantes. X, p. 605
17 janvier. Tunis. X, p. 128
19 janvier. Bordeaux. X, p. 178
20 janvier. Hâvre. X, p. 222
20 janvier. Christiania. X, p. 802
23 janvier. Paris. X, p. 12
23 janvier. Hâvre. X, p. 66
23 janvier. C. de session d'Edimbourg. X, p. 91
26 janvier. Rouen. IX, p. 736
26 janvier. Bruxelles. IX, p. 762
30 janvier. Cass. IX, p. 706
30 janvier. Dunkerque. X, p. 58
30 janvier. Hâvre. X, p. 69
31 janvier. Cass. IX, p. 707
31 janvier. Bordeaux. X, p. 180
31 janvier. Rouen. X, p. 17
31 janvier. Bruxelles. X, p. 306
5 février. Cass. X, p. 9
6 février. Cass. IX, p. 709
7 février. Cour supr. de judic. X, p. 92
7 février. Alexandrie. X, p. 318
8 février. Hte Cour de justice. X, p. 94
9 février. Constantinople. X, p. 96
10 février. Bordeaux. X, p. 182
15 février. C. de session d'Edimbourg. X, p. 95
13 février. Cass. Turin. X, p. 344
15 février. Anvers. X, p. 468
15 février. Christiania. X, p. 804
16 février. Gênes. X, p. 357
21 février. Rouen. X, p. 20
23 février. Rouen. X, p. 207
23 février. Tunis. X, p. 508
26 février. Marseille. X, p. 446
27 février. Dunkerque. X, p. 203
28 février. Cass. X, p. 5
6 mars. Aix. X, p. 197
6 mars. Hâvre. X, p. 236-241
7 mars. Bordeaux. X, 186
7 mars. Alexandrie. X, p. 321

10 mars. Bruxelles. X, p. 299
14 mars. Seine. X, p. 55
19 mars. Cass. X, p. 145
20 mars. Cass. X, p. 11
20 mars. Marseille. X, p. 80
20 mars. Ch. des Lords. X, p. 289
21 mars. Rouen. X, p. 168
21 mars. Honfleur. X, p. 250
6 et 17 avril. Hte Cour de justice. X, p. 292
9 avril. Cass. X, p. 116
9 avril. Gênes. X, p. 362
10 avril. Hâvre. X, p. 72
11 avril. Hâvre. X, p. 244
12 avril. Rennes. X, p. 175
12 avril. Rennes. X, p. 572
16 avril. Aix. X, p. 409
21-25 avril. Haute-Cour de just. X, p. 293
25-26 avril. Haute-Cour de just. X, p. 294
26 avril. Trib. sup. hans. X, p. 269
3-4-5 mai. Haute-Cour de just. X, p. 296
8 mai. Haute-Cour de just. X, p. 296
10 mai. Hambourg. X, p. 264
17 mai. Alexandrie. X, p. 317
22-28 mai. Haute-Cour de justice. X, p. 298
23 mai. Alexandrie. X, p. 796
24 mai. Tunis. X, p. 516
26 mai. Bordeaux. X, p. 256
30 mai. Rouen. X, p. 173
31 mai. Alexandrie. X, p. 334
4 juin. Cass. X, p. 152
4 juillet. Bordeaux. X, p. 192
7 juin. Douai. X, p. 389
8 juin. Marseille. X, p. 83
12 juin. Cass. X, p. 147
12 juin. Hâvre. X, p. 225
14 juin. Marseille. X, p. 85
15 juin. Rouen. X, p. 211
18 juin. Hâvre. X, p. 248
18 juin. Rouen. X, p. 214
19 juin. Hâvre. X, p. 230
19 juin. Marseille. X, p. 87
20-21 juin. Haute-Cour de just. X, p. 459
23 juin. Ch. des Lords. X, p. 460
28 juin. Ancône. X, p. 640
2 juillet. Marseille. X, p. 258
2 juillet. C. sup. de jud. X, p. 462
2-7 juillet. Sent. arbitrale Constantinople. X, p. 480
4 juillet. Anvers. X, p. 471
4 juillet. Anvers. X, p. 472
6 juillet. Anvers. X, p. 472
6-7 juillet. C. supr. de judic. X, p. 463
9 juillet. Rennes. X, p. 405
12 juillet. Marseille. X, p. 261
18 juillet. Cass. X, p. 159
23 juillet. Hâvre. X, p. 415
24 juillet. Cass. X, p. 387
24 juillet. Marseille. X, p. 449
30 juillet. Bordeaux. X, p. 574
31 juillet. Cass. X, p. 151
1er août. Cass. X, p. 154
1er août. Cass. X, p. 285
1er août. Rouen. X, p. 402
3 août. Marseille. X, p. 456
3 août. Ch. des Lords. X, p. 465
8 août. Hâvre. X, p. 424
13 août. Christiania. X, p. 805
14 août. Hâvre. X, p. 427
29 août. Naples. X, p. 646
28 septembre. Marseille. X, p. 606
29 septembre. Anvers. X, p. 473
16 octobre. Hâvre. X, p. 439
26 octobre. Rouen. X, p. 594
29 octobre. Seine. X, p. 411
30 octobre. Hâvre. X, p. 430
2 novembre. Bruxelles. X, p. 621
5 novembre. Cass. X, p. 388
13 novembre. Anvers. X, p. 627
15 novembre. Paris. X, p. 747
15 novembre. Marseille. X, p. 457
27 novembre. Hâvre. X, p. 580
27 novembre. Référé d'Anvers. X, p. 628
30 novembre. Bruxelles. X, p. 624
3 décembre. Rouen. X, p. 598
5 décembre. Nancy. X, p. 563
7 décembre. Marseille. X, p. 608
10 décembre. Gênes. X, p. 652
18 décembre. Paris. X, p. 743
19 décembre. Bordeaux. X, p. 576
20 décembre. Nancy. X, p. 570
24 décembre. Hâvre. X, p. 588
28 décembre. Bordeaux. X, p. 787
31 décembre. Cass. X, p. 562
31 décembre. Rouen. X, p. 601
Arrêt 1756. Athènes. X, p. 637

1895

3 janvier. Marseille. X, p. 609
4 janvier. Saïgon. X, p. 778
7 janvier. Cass. X, p. 740
8 janvier. Hâvre. V, p. 591
8 janvier. Marseille. X, p. 612
9 janvier. Rennes. X, p. 774
16 janvier. Cass. X, p. 561
16 janvier. Rouen. X, p. 754
16 janvier. Rouen. X, p. 760
18 janvier. Marseille. X, p. 617
21 janvier. Hâvre. X, p. 780
23 janvier. Rouen. X, p. 765
31 janvier. Marseille. X, p. 619
1er février. Morlaix. X, p. 782
6 février. Marseille. X, p. 792
6 février. Cass. X, p. 721
8 février. Paimbœuf. X, p. 789
20 février. Caen. X, p. 770
25 février. Cass. X, p. 723-725
12 mars. Cass. X, p. 738

TABLE DU NOM DES PARTIES

A

Aarow Shipping. Cy X, p. 460
Aas. III, p. 635
Abrahamsen. IV, p. 322 ; VI, p. 505
Abranche et Cie. VIII, p. 406
Ada. X, p. 296
Adam et Cie. VI, p. 247 ; X, p. 389
Adams. III, p. 625 ; VI, p. 483 ; VII, p. 453
Adamson. IV, p. 189 ; VI, p. 469
Adamson Gilfillan. VII, p. 170
Adarn. III. p. 759
Addicks. III, p. 212
Adelphi Bank. III, p. 666
Adie. IX, p. 733
Adloff. III, p. 407
Administration de la Marine. I, p. 28, 30 ; II, p. 135, 189, 392, 432, 674 ; IV, p. 12, 47, 249, 682 ; V, p. 230 ; VII, p. 277 ; VIII, p. 91 ; X, p. 61.
Administration des Contributions indirectes. VI. p. 641
Administration des Douanes. I, p. 58 ; IV, p. 310 ; VII, p. 54
Administration des Douanes égyptiennes. IV, p. 466
Administration du pilotage. III, p. 280, 282
Administration du port de Bombay. II, p. 581
Administration pénitenciaire de la Guyane française. IX, p. 5
Adolf. III, p. 356
Adria Navig. C°. V, p. 691
Agelasto. VIII, p. 323 ; IX, p. 261 ; X, p. 792
Agency association limited. IV, p. 144
Aglot. X, p. 563
Agrippina de Cologne. X, p. 264
Ahmed Hassam Skandarani. X, p. 818
Ahmed Roustoun et Cie. IX, p. 271
Ahrenberg. V, p. 417
Aicardi. X, p. 176
Aïdane. VIII, p. 257
Aimé et fils. IV, p. 293
Aira Force St. Sh. IX, p. 247
Aitken. II, p. 576
Aitken Lilburn et Cie. X, p. 92
Akbeselskabet T. II, p. 355
Akoun. VIII, p. 12
Alavoine IV, p. 52
Alayer. VIII, p. 698
Alban. VI, p. 537
Albenque. III, p. 577
Albert de Barry. III, p. 468
Albretsen. VI, p. 414
Alexander et Carr. II, p. 179 ; V, p. 664
Alexander Howden et Cie. III, p. 747
Alexanderson. V, p. 507
Alfano. II, p. 667 ; V, p. 465
Alibert. III, p. 10 ; X, p. 389
Alix. X, p. 402
Allain. IV, p. 12
Allaires. V, p. 618
Allatini et Cie. IV, p. 696 ; VI, p. 565, 691
Allcock et Cie. IV, p. 449
Allègre. VII, p. 567
Allemand. III, p. 443
Allen. VII, p. 166
Allerton et Cie. IV, p. 182
Allix. X, p. 72
Aloï. VIII, p. 515
Alten. III, p. 96
Altobelli. X, p. 646
Alto-Reno. IX, p. 304
Aly-Khalil Chaouich. IX, p. 277
Amalbert et Augier. VIII, p. 338
Amazon Steam Navigation Cy limited. V, p. 534
Amanieux. V, p. 19
Ambanopulo et C°. IX, p. 237 ; X, p. 409
Ambaud. X, p. 175
Ancre (L'). II, p. 461
Andamson. III, p. 186
Andersen. II, p. 382, 400 ; VII, p. 297.
Anderson. III, p. 758 ; V, p. 660 ; VII, p. 187 ; VIII p. 84.
Anderson et Cie. VIII, p. 359
Anderson Tritten et Cie. I, p. 247
André. II, p. 144 ; VI, p. 570
André Dupâquier et Cie. VII, p. 686
André Laurans et Cie. VII, p. 463
Andreasen. I, p. 124
André fils. I, p. 607
Andreis. II, p. 737
Andries Potier. III p. 72
Andrieu. IX, p. 745
Andrews. VII, p. 582
Angelo Mariana. II, p. 312
Angelopoulos. IX, p. 286
Angelo Foreign Bank. IX, p. 220
Angst. VII, p. 304
Angst Rock et Cie. II, p. 542
Anjer Line. VII, p. 64
Anquetil. III, p. 43
Ansaldo. IV, p. 339
Antier. V, p. 610
Antona Traversi. V, p. 694
Antonin fils de Roux. VII, p. 408 ; IX, p. 217
Archange (L'). II, p. 463
Aréna. IX, p. 74, 288
Armanieu. VII, p. 115
Armateurs de l'Internatio-nal. III, p. 366
Armateurs de l'Olaf-Tryg-vason. III. p. 629
Armateurs du Brantfort-City. III, p. 364
Armateurs du Franc. VII, p. 355

Armateurs du Neptune. III, p. 746
Armateurs du Young Américain. III, p. 366
Armement de l'Anna Carolina. III, p. 637
Armo. III, p. 369
Armstrong. V, p. 79
Armundsen. IX, p. 259
Arnaldi. V, p. 397
Arthur. I, p. 394
Arthur Dempuy. VIII, p. 390
Asfar frères. V, p. 382
Askew. IV, p. 391
Askiew. II, p. 515
Association des Armateurs et Courtiers de Londres.
Association de Protection mutuelles des Armateurs Anglais. VI, p. 705
Association de Sauvetage de Londres. IX, p. 496
Associations Mutuelles. I, p. 58
Assouad frères. X, p. 85
Assurances générales. I, p. 59 ; V, p. 446
Assurances générales de Venise. I, p. 60
Assurances maritimes de Goteborg. V, p. 421
Assurances Parisiennes. VI, p. 134
Assureurs. I, p. 41, 243, 284, 368, 377, 534, 609 ; II, p. 5, 18, 175, 186, 216, 322, 523, 531, 551, 568, 667, 681, 732 ; III, p. 300, 338, 407, 474, 543, 754 ; IV, p. 16, 26, 286, 339, 523, 675, 690 ; V, p. 58, 72, 239, 339 ; VI, p. 20, 58, 163, 431, 666 ; VII, p. 5, 283, 304, 310, 321, 340, 360, 464, 514, 664 ; VIII, p. 110, 112, 338, 353, 363, 369, 440, 696 ; IX, p. 48, 175, 210, 218, 465 ; X, p. 25, 85, 168, 180, 456, 580, 612, 760.
Aste. X, p. 261
Atchison. III, p. 694
Atlantic Eastern Steamship Cy. VII, p. 449
Atlantique (L') II, p. 687
Aubert. I, p. 472, 475, V, 641 ;
Aubigny (d'). II, p. 688
Auger. IV, p. 428 ; VI, p. 163 ; VII, p. 688 ; IX, p. 506 ;
Aulit et Cie. VIII, p. 144
Austier et Cie. II, p. 192.
Australia. X, p. 296
Auvray et Helck. V, p. 496
Auzary et Cie. IV, p. 690 ; IX, p. 508.
Avery et Cie. III, p. 332
Avril. I, p. 623
Ayulo et Cie. IV, p. 542
Azerol. VI, p. 538
Azibert. X, p. 258
Azuelos. IV, p. 479
Azzero. IV, p. 479

B

Bach. VII, p. 30
Bachelot. VII, p. 12
Bachmann et Cie. II, p. 50
Badetty. VII, p. 695
Badische Shiffahrt Assecuranz Gesellschaft (la) V, p. 397
Bahr Behrend et Ross. I, p. 394
Baillet. IX, p. 143
Bailley. II, p. 337
Baills. VII, p. 42
Baine. VII, p. 175
Baker. V, p. 254
Baker Salvage C°. III, p. 627
Bakker. VI, p. 89 ; VIII, p. 593
Balcaen et Cie. II, p. 68, 202
Balestrino. V, p. 395
Balfour Williamson et Cie. VIII, p. 386
Ballande. VIII, p. 98
Balleine. IX, p. 760
Balls. X, p. 313
Balsen. IV, p. 90
Balthazar. II, p. 508
Banck of Australia. VIII, p. 121
Banque centrale Anversoise. I, p. 543, 615
Banque C. J. M. IX, p. 584
Banque d'Anvers. VIII, p. 358, 706
Banque d'Australasie. X, p. 289
Banque de commerce hongroise de Pest. X, p. 446
Banque de consignation. IX, p. 22
Banque de Gênes. VI, p. 585 ; VIII, p. 153, 422
Banque de l'Algérie. X, p. 28
Banque des citoyens de Louisiane. I, p. 636
Banque d'escompte de Rimini. VI, p. 339
Banque de Riga. X, p. 594
Banque impériale ottomane. IX, p. 213, 232
Banque maritime. II, p. 35 ; III, p. 163
Banque maritime l'Alcyon. VII, p. 75
Banque ottomane. VI, p. 646
Baratoux. III, p. 195, 196 ; IV, p. 684
Barban. IX, p. 187
Barbaresso frères. III, p. 493
Barbaroux. III, p. 372
Barbe. V, p. 33
Barbensi. VII, p. 732
Barber. IX, p. 166
Barbieri. I, p. 67
Barclay Curles et Cie. IX, p. 251
Bardot. IV, p. 683
Barducci. II, p. 469
Baring frères. VIII, p. 374
Barker. II, p. 660 ; III, p. 277, 416.
Barned Lewis Lionel. III, p. 620 ; V, p. 103.
Barreras. III, p. 222
Barrère. IX, p. 308
Barrett. IX, p. 716
Barrow. IV, p. 179 ; VI, p. 467
Barruel. I, p. 382
Barthélémy Pappa et Cie. III, p. 37
Bartlett. II, p. 583
Barudée. VII, p. 300
Bas. II, p. 471
Bascle. III, p. 669
Basile. X, p. 430
Bassi. VIII, p. 610
Basso et consorts. I, p. 503
Basto. IV, p. 91
Bastoul. II, p. 137
Bâtard. IX, p. 535
Bâtelier de Bruyns. I, p. 647
Bauchamp. VII, p. 285
Baudon. VIII, p. 287
Bauer. VII, p. 582
Baujeu. IV, p. 296
Baule. X, p. 574
Baumal. VIII, p. 359
Baumwool Manufactur von Carl. Schreibler. IX, p. 58
Baumwool Manufactur von Carl Schreibler. VII, p. 448
Bavais Cleassius. I, p. 399
Baseter. X, p. 439
Baze. IX, p. 495
Bazin et Cie. IV, p. 466
Beauges. II, p. 473
Beasley. VI, p. 695 IX, p. 181
Beau et Cie. VII, p. 160
Beaufils. IX, p. 523 ; X, p. 241
Bech. III, p. 355
Becker. II, p. 165, 528 ; III, p. 6, 20
Beckman et Cie. VIII, p. 157
Bedié. IX, p. 500
Beeckenridge. II, p. 147
Beffe, Leblanc et Le Goff. VIII, p. 62
Bégué. IX, p. 478
Behl et Cie. V, p. 433
Behrend et Cie. IV, p. 462 VIII, p. 474
Bellack Sarrassini. V, p. 694
Bellagamba. IX, p. 631
Bell's Asia Minor Steam Navigation Cy. X, p. 318
Bemberg et Cie. III, p. 271 IV, p. 406
Benazet. X, p. 787
Bendit Lemburger et Cie. VI, p. 695
Benech et Tardy. I, p. 56
Bennati. IX, p. 630
Bennett. V, p. 246
Benoît et Cie. IV, p. 663
Bensaude et Cie. II, p. 285 ; V, 5 ; X, 439.
Benssassou frères et Cie. I, p. 491
Betensbot. I, p. 500
Bentsen. IX, p. 250
Bérard. VII, p. 153
Berard et Cie. IV, p. 416
Berchut. III, p. 432
Berautsen. II, p. 611
Berg. V, p. 397 ; VI, 150 ; X, 100.
Bergasse. VII, p. 437
Bergasse et Francou. VII, p. 166
Bergenske Damps kibbs gselskab. VI, p. 500
Bergman. V, p. 55 ; VI, p. 292 ; VII, p. 187
Bergstrom. VIII, p. 587
Bernaert (Vve). III, p. 694
Bernasconi. V, p. 656
Berneck. III, p. 615
Berner. III, p. 632
Bernex. II, p. 324
Bernex frères. I, p. 122, 494 ; III, p. 657
Bernier. IX, p. 480

Bernier et Cie. III, p. 574
Berridgi. IV, p. 404
Berthomé. IX, p. 523 ; X, p. 241
Bertin. III, p. 424
Bertogs. IV, p. 90
Bertolotto. VIII, p. 118
Bertrand. II, p. 201 ; X, p. 28
Bertrand et Cie. III, p. 425
Berwind. V, p. 281
Besson. X, p. 415
Bethell et Cie. IV, p. 176
Betim. VIII, p. 393
Beust. I, p. 30 ; II, p. 392
Beust et fils. V, p. 230
Beutyen. II, p. 360
Bevan et Cie. VII, p. 14
Beverley. I, p. 536
Biava. II, p. 543
Bien (de). III, p. 84
Biette. II, p. 440
Bigourdan. IV, p. 400
Biffo. II, p. 469
Bilbao Steamship Cy. V, p. 81
Billaud. X, p. 233
Binsse. IX, p. 734
Bischoff. VI, p. 197
Bisset. IV, p. 539
Bistis. IX, p. 547
Birubaum. II, p. 417
Bjerre. III, p. 355
Bjolstad. X, p. 627
Bjorn. II, p. 62
Blache. X, p. 609
Blackburn, Low Cie. IV, p. 447
Blackwood. IX, p. 64
Blanchet. I, p. 25, II, p. 739
Blangy. VII, p. 52
Blomberg. III, p. 145, 355
Blondel. V, p. 230
Blondiaux. IV, p. 22
Blumenthal. IX, p. 258
Board of Trade. VII, p. 453
Poc. VIII, p. 436
Boccara. V, p. 139
Bodecker. V, p. 419
Bodensweck. ,, p. 523
Bodoano. V, p. 695
Bœck. I, p. 526
Bohman. III, p. 342
Bohu. II, p. 316
Boissière. IV, p. 47
Bollatti. VI, p. 85
Bona. IV, p. 103
Bonduel. VII, p. 414
Bone. I, p. 536
Bonfait. IX, p. 508
Boniface. VI, p. 546 ; IX, p. 193 ; X, p. 214, 766.
Bonnemeyer et Cie. V, p. 674
Bonnin et Cie. VIII, p. 665
Bonnin. IX, p. 30, 736 ; X, p. 752
Bonté. III, p. 153
Borchaud et Cie. II, p. 352
Bordes. II, p. 11 ; III, p. 401 ; VI, p. 158 ; VIII, p. 311
Bordes et fils. VI, p. 576
Borelli. II, p. 182, 665 ; IV, p. 172. 516
Borgen. II, p. 609
Borniche. V, p. 103
Bornick X, p. 462
Borreberg. VI, p. 498
Bossard et fils. II, p. 652 ; IV, p. 132
Bossières frères et Cie. III, p. 297, 671 ; V, p. 656 ; VII, p. 149, 155
Bossut Plichon. VI, p. 417
Bouchard. VII, p. 51
Bouès. II, p. 42
Boughton. III, p. 604
Bougon. IV, p. 156
Boulard VI, p. 419
Boulduire. V, p. 66
Boul et fils. V, p. 625
Boult et Cie. IX, p. 36
Boulton. X, p. 298
Bourbon et Cie. VI, p. 252
Bourcier. III, p. 195
Bourdon et Cie. II, p. 670 ; VIII, p. 66
Bourge. VII, p. 30
Bourgette. V, p. 656
Bourgogne. IV, p. 462
Bourgès et Troyes. VIII, p. 42
Bourgoin et Légal. I, p. 501
Bournakis. II, p. 413
Boutead et Cie. VII, p. 62
Bouteiller. VIII, p. 17
Bown. VII, p. 421
Bowring. V, p. 126
Boyer. I, p. 364
Boyes. III, p. 737
Boylau. III, p. 366
Braathen et Cie. VI, p. 679
Bracq frères. II, p. 400
Branfort. X, p. 459
Brash. I, p. 535
Breckenridge. I, p. 139 ; V, p. 223 ; VIII, p. 30
Brevolucich. IX, p. 43
Breuil. IX, p. 234
Bré-Yves. IX, p. 714
Bribes. I, p. 465
Brières frères. VI, p. 172 ; VIII, p. 302
Brigonnet et fils (Vve). I, p. 344
Brignetti. IX, p. 290
Brigson et Cie. IX, p. 64
Brissonet. III, p. 623
Bristol. IV, p. 446
Britannic Steam Ship. Cy. IX, p. 512
British African Steam navigation C°. IV, p. 178
British and Foreig marine insurance Cy. IX, p. 64
British Bank de Rio. III, p. 329
British India Steam Ship Cy. II, p. 133
British Shipowners C°. II, p. 339
Britthon Jarvis. IV, p. 472
Brobery III, p. 107, 109
Brochett. VIII, p. 396
Brodsky. V, p. 219
Brolin. VI, p. 41
Bromstrom et Cie. I, p. 375 ; II, p. 28 ; IV, p. 289, 291, V, p. 360 ; VIII, p. 336
Brower. III, p. 465
Brown. I, p. 135, 142, 588, III, p. 92 ; IV, p. 30, 289, 675 ; V, p. 44, 652 ; VIII, 68, 276.
Browne. IV, p. 446
Brown et Corblet. VI, p. 556 ; VII, p. 550
Bruce. V, p. 239
Bruckwilder. VIII, p. 155
Brugge. I, p. 189
Bruhn. III, p. 356
Bruna frères. V, p. 394, 558 ; VI, p. 85
Brunellière. VIII, p. 548
Brunet. IV, p. 400 ; V, p. 177
Brunetière. VII, p. 19
Bruzzo. III, p. 370 ; X, p. 344
Bryson. II, p. 575
Budd. IV, p. 304
Budgett. VI, p. 463
Bugge. VIII, p. 359
Bulman. IX, p. 579
Burgess. I, p. 399
Burgernout en Zoom. VIII, p. 156
Burghardt. X, p. 621
Burgmington. VI, p. 463
Burnet. III, p. 425
Burnet et Son. VIII, p. 68 ; IX, p. 244
Burnley et Cie. X, p. 95
Burt, Boulton et Haywood. I, p. 248
Buru. VIII, p. 618
Busch et Cie. II, p. 25, 147, 310 ; III, p. 414 ; IV, p. 129 ; VI, p. 8 ; VII, p. 27
Bussonières. II, p. 436
Buth. I, p. 526
Butter. V, p. 52
Buttner. VI, p. 197
Bystroom. II, p. 179

C

Cabrara. II, p. 265
Cabrié. VIII, p. 316
Caffarel aîné. IV, p. 29
Caffiero. VII, p. 337 ; VIII, p. 129
Caillard. VII, p. 297
Cailleret. IX, p. 727
Cailleret et fils. VII, p. 389
Caillol et Saintpierre. I, p. 381, 599 ; II, p. 139 ; IV, p. 78 ; V, p. 519 ; X, p. 612
Cairus Steward IV, p. 157
Calamida. III, p. 492
Caleraft. VIII, p. 389
California Ins C°. IV p. 579
Calvin Prud'homme IX, p. 143
Camentron. X, p. 189
Camilla. VI, p. 703
Camilleri. X, p. 488
Campanavi. VI, p. 84
Campbell. VI, p. 702 ; VII, p. 452
Campo (de) III, p. 316
Campo. VIII, p. 165
Campodonica. II, p. 216
Camugli. III, p. 305
Canavesio. VI, p. 338
Cancurte. I, p. 482
Canetti et Cie. VII, p. 41
Canevaro. V, p. 397
Canies. II, p. 585
Capard. V, p. 641
Caramano et Cie. I, p. 393 ; VIII, p. 116, 568
Caravias. VIII, p. 127
Cardinal fils. I, 379
Cardon. II, p. 697
Cardoso. VI, p. 579
Carel. VII, p. 290
Carfantan. VI, p. 247

Carl Molberg. III, p. 727
Carl Scheibler. VII, p. 448
Carlson. II, p. 299 ; III, p. 275
Carmelo Galéa. IV, p. 595
Carmouls. X, p. 574
Carnegie. V, p. 257 ; IX, p. 254
Carpenter. II, p. 670
Carr. IV, p. 335
Carrara. III, p. 659
Carrera. III, p. 47
Carries et Cie. III, p. 404
Carter. III, p. 763 ; VII, p. 157 ; X, p. 218
Cascapedia Steamship C°. III, p. 330
Casebourne et Cie. III, p. 332
Caskey. III, p. 760
Cassa Maritima. II, p. 213
Cassar. II, p. 446
Cassel. VI, p. 292
Cassica. II, p. 64
Castan. III, p. 322
Castel-Sames. VII, p. 427
Castlegate Cy. VIII, p. 590, 704
Cattaneo fratelli. VI, p. 246, 484 ; VII, p. 319, 410 ; VIII, p. 218
Caucurte. III, p. 570
Cauderlin frères. VII, p. 580
Cave. X, p. 472
Cavery. VI, p. 515
Cay-Hall. VI, p. 136
Cazalis. II, p. 18
Cazeneuve. X, p. 787
Centrale (la). II, p. 156 ; III, p. 407 ; V, p. 470
Cercle belge. X, p. 617
Cercle transport. II, p. 43
Certeux. II, p. 556 ; III, p. 271 ; X, p. 594
Chaigne. VI, p. 2
Chaynage Disery. V, p. 526
Chambon. IV, p. 79
Chambers et Cie. X, p. 327
Chambre de commerce de Bayonne. III, p. 149
Chambre de commerce de Boulogne. V, p. 613
Chambre de commerce de Dunkerque. I, p. 118 ; II, p. 129
Chambre de commerce de Stockholm. V, p. 417
Chambre de commerce du Hâvre. IX, p. 469 ; X, p. 588
Chantreau. IV, p. 438
Chapuy. II, p. 574
Chargeurs-Réunis. II, p. 276, 285 ; V, p. 5, 7, 198, 496 500, 637 ; VI, p. 513
Chartered Bank of India Australia et China. II, p. 577
Charton. II, p. 641
Chatelin. II, p. 308
Chandras. VI, 507 ; IX, p. 274
Chaulan. II, p. 700
Chauvet et Cie. VI, p. 68
Chavet. I, p. 118
Chegaray. II, p. 285, 684 ; III, p. 269 ; IV, p. 140, 248 ; VI, p. 280 ; X, p. 424
Chellarducci. IV, p. 343
Cheminais. VI, p. 292
Chemin de fer de la Méditerranée. V, p. 394
— — de l'Etat. II, p. 291
— — du Nord. VIII, p. 62
— — portugais. X, p. 384
Chesnay et Cie. VIII, p. 345
Chesshire, VII, p. 3-9, 410
Chevillotte. III, p. 26 ; VI, p. 173 ; IX, p. 138, 478
Chiggini VII, p. 367
China transpacific steamship Cy. I, p. 161
Chorolit. II, p. 402
Choupant. IV, p. 7 ; V, p. 236 343
Christensen. II, p. 354, 357 ; III, p. 347
Christians. V, p. 648
Christiansen. II, p. 710 ; VII, p. 149, 150, 155
Christie et Cie. III, p. 215 ; X, p. 247
Christoffersentorp. II, p. 604
Cicellis. II, p. 412 ; VIII, p. 657 ; IX, p. 697
Cidelly. II, p. 11
Ciments du Globe. V, p. 242
City Bank limited. V, p. 364
Claasen. X, p. 640
Clamageran. VII, p. 140
Claparède. II, p. 694
Clark et Cie. III, 177, 565 ; IV, p. 176 ; VI, p. 507 ; IX, p. 22
Claude Mouin. X, p. 508
Claus et Cie. IV, p. 91
Clemensen. VII, p. 595
Clément. VII, p. 679 ; VIII, p. 36 ; X, p. 72, 402
Clémentine (la) II, p. 393
Clèze. II, p. 672
Clergeau. I, p. 379
Clinck. VII, p. 65
Cloake. I, p. 46
Cloquemin. IV, p. 5
Coal Cie. IV, p. 447
Coaling Cie. III, p. 316
Coch. IV, p. 449
Cockerill. IX, p. 263
Cœ. VIII, p. 385
Coen. VIII, p. 710
Cognet. VI, p. 300
Colcard. VI, p. 433
Colgate. II, p. 190
Collet. IV, p. 426 IX, p. 464 ; X, p. 159.
Collignon. IV, p. 188 ; VIII, p. 140
Collin. I, p. 495 ; IV, p. 191
Collin Vender Borght. III, p. 617
Collin Van Hall et Cie. III, p. 87
Colmans et Cie. III, p. 740
Colombel. V, p. 697 ; VII, p. 412
Colombier. VI, p. 24, 386, 448 ; VIII, p. 46
Colonie du Sénégal. VIIe, p. 17
Comité des assureurs de Hambourg. IV p. 269 ; IX, p. 135
Commercial steamship Cy VIII, p. 587
Commissaire de l'inscription maritime. VIII, p. 700
Commune de la Réunion. III, p. 159
Commune de Saint-Pierre. IV, p. 264
Compagnie Anchen Leipsiger. III, p. 90
Compagnie Anglo Belgian. Screw Steam Towing. II, p. 196
Compagnie anonyme de Navigation à voiles d'Aberdeen à Glasgow I, p. 640
Compagnie anonyme de Navigation à voiles " Garston ". I, p. 245, 637
Compagnie anonyme de Remorquage de Rochefort. X, p. 241
Compagnie Anversoise. II, p. 590
— Arron. III, p. 530
Compagnie Berlin-Cologne. VIII, p. 516
Compagnie Bordelaise de Navigation à vapeur. I, 37 ; III, p. 26 ; V, p. 127 ; VI, p. 28 ; IX, p. 138
Compagnie Critish and Foreign. III, p. 203 ; IX, p. 304
Compagnie Commerciale. X, p. 299
Compagnie Comm. d'association de Cardiff. III, p. 748
Compagnie comm. d'assurances II, p. 592
Compagnie comm. de transports à vapeur français. VIII, p. 32
Compagnie comm. française. IX, p. 189 ; X, p. 747
Compagnie Construction de Caine-Le Comte. III, p. 344
Compagnie Cosmos. III. p. 740
Compagnie Cunard. I, p. 135, 589 ; II, p. 28, 32, 313 ; V, p. 50, 495 ; VI, p. 48 ; VII, 456, 686, VIII, p. 299 ; IX, p. 36, 504, 719
Compagnie Danoise de Navigation. IX, p. 88
Compagnie d'Asssurances Aix-Leipsig. VII, p. 441
Compagnie d'assurances comm. de Para. V, p. 534
Compagnie d'assurances de Dresde. VIII, p. 283
Compagnie d'assurances de Trieste et Venise. III, p. 259
Compagnie d'assurances de 1873. III, p. 733
Compagnie d'assurances du fret du Grimstud III, p. 632
Compagnie d'assurances du Rhin. III, p. 733
Compagnie d'assur. Franco-Hongroise. III, p. 90
Compagnie d'assurances Générales. III, p. 10 ; VII, p. 672
Compagnie d'assuranees Générales de Venise. IV, p. 172
Compagnie d'assurances Générales Maritimes. II, p. 558 ; III, p. 33, 147 183 ; IV, p. 421 ; VII, p.

611 ; VIII, p. 7 ; X, p. 601
Compagnie d'assurances Générales Maritimes Le Lloyd Français et autres. I, p. 482
Compagnie du sud de la Suède. VIII, p. 162
Compagnie d'assurances " La Foncière. " I, p. 483, 502
Compagnie d'assurances "La Hanséatique ". X, p. 480
Compagnie d'assurances "La France Maritime ". IX, p. 488
Compagnie d'assurances " La Mersey ". III, p. 328
Compagnie d'assurances " La Munich ". X, p. 411
Compageie d'assurances " La Norddeutsche " IX, p. 569
Compagnie d'assurances " La Réunion ". I, p. 599 ; IX, p. 137
Compagnie d'assurances " La Sphère ". IX, p. 431
Compagnie d'assurances " La Tamise ". III, p. 328
Compagnie d'assurances " Le Phénix ". III, p. 492
Compagnie d'assurances " Le Sauveur ". III, p. 490
Compagnie d'assurances " Les deux-Pôles ". III, p. 659
Compagnie d'assurances Maritimes . III, p. 633 ; IV, p. 293
Compagnie d'assurances Maritimes de Nantes. I, p. 581 ; V, p. 492
Compagnie d'assurances maritimes de Westphalie III, p. 733
Compagnie d'assurances Maritimes Le Phénix. V, p. 279
Compagnie d'assurances Maritimes L'Equateur. X, p. 225
Compagnie d'assurances pour le Remorquage et le Sauvetage. II, p. 196
Compagnie d'assurances Prussich National. VIII, p. 665
Compagnie de la Banque Anglo-Egyptienne. III, p. 604
Compagnie de Navigation à vapeur Cyprien Fabre et Cie. V, p. 204, 213, 664, 669
Compagnie de Navigation à vapeur Albis. IX, p. 571
Compagnie de la Basse Loire. II, p. 664 ; III, p. 682 ; X, p. 5
Compagnie de Navigation à vapeur Hâvre-Paris-Lyon-Marseille. X, p. 211, 601
Compagnie de Navigation à vapeur du Pacifique. VIII, p. 406
Compagnie de Navigation Italienne. II, p. 214, 217, 461, 469 ; III, p. 574 ; IV, p. 478
Compagnie de Navigation Mixte. III, p. 14 ; VIII, p. 12, 376, 663
Compagnie de Remorquage. VII, p. 567
Compagnie de Remorquage L'Union. III, p. 212
Compagnie des Abeilles. X, p. 244, 751
Compagnie des Assurances Générales de Trieste . IX, p. 66
Compagnie des bateaux à hélice du Nord. VI, p. 252 ; VII, p. 36, 162; VIII, p. 62
Compagnie des bateaux de Caen. VIII, p. 71, X, p. 72, 145
Compagnie des atignolles. V, p. 435
Compagnie des Bateaux-Omnibus. X, p. 55
Compagnie des Bois de Domsjoe. II, p. 603
Compagnie des Chargeurs réunis. III, p. 300, 543 ; VII, p. 132, 670 ; VIII, p. 675 ; X, p. 17
Compagnie des Chemins de fers d'Almanza à Valence. I, p. 317
Compagnie des Chemins de fers P. L. M. IV, p. 293
Compagnie des conserves de Tamar. III, p. 744
Compagnie des Corps morts du Port de Bordeaux. IX, p. 460
Compagnie des deux-Pôles. VI, p 265
Compagnie des Docks et Entrepôts du Hâvre . V, p. 50
Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. III, p. 30, 448, 597 ; IV, p. 74, 170, 174, 307, 519 ; V, p. 183 ; VI, p. 673 ; VII, p. 695 ; VIII, p. 30, 103, 116, 659 ; IX, p. 51, 237, 723 ; X, p. 409.
Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux de Paris. IV, p. 286 ; V, p. 219 ; VII, p. 550, 672 ; X, p. 236
Compagnie des Forges et Hauts - Fourneaux de Denain et d'Anzin. II, p. 551 ; III, p. 692
Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine. X, p. 9
Compagnie des Messageries Maritimes. I, p. 245 ; IV, p. 432 ; V, p. 271 ; VI, p. 540 ; VII, p. 36, 285, 334, 560 ; VIII, p. 326, 652, 710 ; IX, p. 15, 707 ; X, p. 13, 96, 193, 203, 256, 743, 778, 787.
Compagnie des Messageries Nationales. VI, p. 431 ; VIII, p. 285
Compagnie des Moulins à vapeur de Copenhague. VI, p. 333
Compagnie des Paquebots à vapeur entre le Hâvre et la Normandie. VI, p. 170
Compagnie des Paquebots à vapeur de Caen. X. p. 102
Compagnie des Paquebots Hamburg Américanische, II, p. 712
Compagnie des Salines du midi. VIII, p. 572
Compagnie des steamers remorqueurs à Nieuwediep et à Grumiden. IV, p. 471
Compagnie des Transports Maritimes. I, p. 40 ; VI, p. 602 ; VI, p. 487 ; VIII, p. 692 ; X, p. 13
Compagnie des Transports Maritimes d'affrètement. VI, p. 264 ; X, p. 743
Compagnie Det Forenede Dompskibsselskab. VII, p. 371 X, p. 505
Compagnie de navigation Hâvre-Paris-Lyon. I, p. 271 ; II, p. 154, 296
Compagnie de remorquage I, p. 375
Compagnie de touage de la Haute-Seine. II, p. 154
Compagnie de touage et de remorquage de l'Oise. VIII, p. 285
Compagnie Deutsche Australiche Dampschiffsgeselschaft. IX, p. 51, 713
Compagnie d'indemnité d'assurances terrestres et maritimes. III, p. 479
Compagnie du canal de Suez. II, p. 204, 747 ; X, p. 527
Compagnie du Gaz. III, p. 228
Compagnie du Midi. IX, p. 745
Compagnie du navire " Shanamère ". I, p. 49
Compagnie Dusseldorfer Allgmeiner Versiche - rungs Gesselschaft . III, p. 82
Compagnie Etienne Cécard. II, p. 263
Compagnie Florio Rubattino. I, p. 41, 122, 494 ; III, p. 369, 493, 657 ; VI, p. 565 : VII, p. 41 ; X, p. 667
Compagnie Fraissinet . III, p. 67, 203, 720, 763 ; IV, p. 142, 516 ; V, p, 132, 507, 523 ; VI, p. 141 ; VII, p. 48, 78, 115 ; VIII, p. 614 ; X, p. 652
Compagnie Française. III, p. 488
Compagnie Française d'Aguas Tenidas. V, p. 37
Compagnie Française de l'Afrique Occidentale . IX, p. 549 ; X, p. 87
Compagnie Française de navigation à vapeur Cyprien Fabre et Cie. III, p. 663 ; IV, p. 310, 440
Compagnie Française maritime du Tonkin. III, p. 663

Compagnie Franco-Hongroise. III, p. 616 ; IV, p. 479; V, p. 223
Compagnie Gattorno . VIII, p. 158, 404, 422
Compagnie Gellatly . VIII, p. 316
Compagnie générale d'assurances de Magdebourg. V, p. 413
Compagnie générale d'assurances maritimes . III, p. 275
Compagnie générale d'assurances maritimes et terrestres de Rio Grande. VI, p. 579
Compagnie générale d'assurances pour tes transports maritimes, fluviaux et terrestres. . III, p. 210
Compagnie générale des vapeurs - remorqueurs. II, p. 716
Compagnie générale des transports. III, p. 37 ; VI, p. 172, 481, 659
Compagnie générale Transatlantique. I, p. 239, 340, 341, 364, 629, 633 ; II, p. 386, 590, 641, 660 ; III, p. 14, 164, 277, 300, 416, 535, 543, 546, 667, 720 ; IV, p. 14, 70, 136, 142, 269, 279, 385, 564, 595, 605, 628, 634, 660 ; V, p. 7, 12, 55, 142, 177, 424, 507, 610, 628, 632, 693 ; VI, p. 5, 35, 160, 216, 241, 256, 260, 528, 548, 560, 612 ; VII, p. 15, 23, 42, 129, 300, 367, 385, 530, 533, 553, 555, 668 ; VIII, p. 15, 56, 257, 258, 303, 316, 538, 649 ; IX, p. 8, 25, 56, 131, 133, 135, 187, 455, 495, 498, 503, 706, 730 ; X, p. 33, 44, 244, 387, 561, 563, 574, 754, 780.
Compagnie Hambourgeoise-Américaine. I, p. 240, 368 ; III, p. 33 ; IV, p. 388 ; VII, p. 5 ; IX, p. 528
Compagnie Hamburg - Americanische. II, p. 56
Compagnie Hansa. II, p. 79
Compagnie Hâvraise-Péninsulaire. II, p. 165, 304, 150 ; III, p. 18, 20, 574, 580, 713 ; IV, p. 645 ; V, p. 1.. ; VI, p. 131 ; VII, p. 54, 292 ; VIII, p. 14 ; X, p. 230, 740.
Compagnie Hâvre-Paris-Lyon. III, p. 37 ; VI, p. 543 ; VII, p. 47.
Compagnie houillère de Bessège. I, p. 507, 604 ; IV, p. 513.
Compagnie industrielle Phénix. I, p. 644
Compagnie Insulaire Morelli. IV, p. 70, 337, 513, 651, 654 ; V, p. 30
Compagnie Italia. IV, p. 626 ; VI, p. 590 ; IX, p. 625
Compagnie La Badische. V, p. 223
Compagnie La Bàdoise. VIII, p. 418
Compagnie La Bâloise. IV, p. 8 ; VII, p. 463
Compagnie La Balorieptes. IV, p. 144
Compagnie La Foncière. IV, p. 8, 416, 684 ; V, p. 275 ; VI, p. 147, 661 ; VII, 513 ; IX, p. 129 ; X, p. 214, 411, 766
Compagnie La France maritime. IV, p. 696 ; VI, p. 284, 671 ; IX, p. 53
Compagnie La Franco-Hongroise. IV, p. 19, 147, 183
Compagnie La Gironde. II, p. 150 ; V, p. 36
Compagnie La Guyenne. IX, p. 30
Compagnie La Lismore. VII, p. 117
Compagnie L'Alliance de Bahia. IV, p. 91 ; VI, p. 205
Compagnie La Maritime Belge. IV, p. 184
Compagnie La Merchant Marine. IV, p. 183
Compagnie L'Amphitrite. VI, p. 205
Compagnie La Mélusine. VI, p. 134
Compagnie La Munich. IX, p. 710, 714
Compagnie L'Ancre. III, p. 491
Compagnie La Plata. VIII, p. 521
Compagnie La Prévoyance. IV, p. 47 ; VI, p. 134, 642
Compagnie La Protection. III, p. 149
Compagnie La Providence. IV, p. 335
compagnie La Providence Maritime. IV, p. 63, 253 438
Compagnie La Pugliese. IX, p. 304
Compagnie L'Armorique. X, p. 782
Compagnie La Sauvegarde Maritime. IV, p. 562
Compagnie La Sphère. IV, p. 388 ; VII, p. 536
Compagnie La Suisse. IV, p. 59, 642, 644, 668 ; X, p. 652
Compagnie La Thétis. V, p. 227
Compagnie La Véloce. IV, p. 564, 660 ; V, p. 693 ; VI, p. 487 ; X, p. 344
Compagnie La Vigie Nouvelle. IV, p. 47 ; VI, p. 134
Compagnie Le Commerce. III, p. 22
Compagnie Le Comptoir Maritime. IV, p. 150
Compagnie Le Lloyd Andalous. IV, p. 684
Compagnie Le Lloyd Français. IV, p. 416, 536
Compagnie Le Phénix Autrichien. IV, p. 19, 101 ; VII, p. 458
Compagnie L'Equateur . V, p. 5 ; VII, p. 124
Compagnie Limman. I, p. 490
Compagnie L'Italia. I, p, 517
Compagnie London et Edimburg Shipping. II, p. 295
Compagnie L'Orient. IV, p. 46 ; V, p. 680
Compagnie L'Union. III, p. 422, 683 ; IV, p. 144 ; V, p. 183
Compagnie L'union Bordelaise. III, p. 164 ; V, p. 10
Compagnie L'Underwriting. IV, p. 19, 144
Compagnie Mala Real Portuguesa. VII, p. 132
Compagnie Mannheim . VI, p. 338
Compagnie Maritime du Pacifique. IV, p. 159
Compagnie maritime française du Tonkin. V, p. 204
Compagnie Mixte de Navigation. III, p. 9 ; V, p. 181 ; IX, p. 748 ; X, p. 258, 612
Compagnie Morelli. III, p. 720, 766 ; VII, p. 277
Compagnie Mutua Sorrentina. III, p. 119
Compagnie Nantaise de Navigation. II, p. 318 ; VIII, p. 98.
Compagnie Nationale de Navigation. II, p. 180 ; IV, p. 74 ; V, p. 60 ; VII, p. 81 ; X, p. 258
Compagnie Nationale Insurance. II, p. 191
Compagnie Néerlandaise. VI, p. 141
Compagnie Neptune. I, p. 523 ; V, p. 644
Compagnie Néréide. V, p. 346
Compagnie Nordeutscher. VIII, p. 570
Compagnie nouvelle du Hâvre. III, p. 407
Compagnie Panhellénique. X, p. 637
Compagnie Paquet. IX, p. 234
Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. VII, p. 533
Compagnie Péninsulaire Orientale. III, p. 589 ; IV, p. 166
Compagnie Pensylvania. II, p. 190
Compagnie Phénix de Pernambuco. I, p. 650, 652
Compagnie Prussiche Nationale. IX, p. 30
Compagnie Puglia. III, p. 263 ; V, p. 672 ; VI, p. 534
Compagnie Régular Line. IX, p. 236
Compagnie Rhenania. IV, p. 322
Compagnie Royale asturienne des Mines . VIII, p. 65
Compagnie Royale Néerlandaise de Navigation à vapeur. V, p. 523
Compagnie Russe de Navigation à vapeur. X. p. 796
Compagnie Sévillane . VIII, p. 564

Compagnie Soleil Sécurité. X, p. 161
Compagnie sout Eastern-railway. V, p. 613
Compagnie Steam Navigation. VI, p. 527
Compagnie The Grand Canarg Coaling. IX, p. 777
Compagnie The Sécurity. IV, p. 335
Compagnie Transatlantische güter Versicherungs geseslschaft. III, p. 82
Compagnie Trieste et Venise. IV, p. 411
Compagnie Valencia, III, p. 322
— Valery. II, p. 730
— Vimusa. III, p. 115
Compagnie Vivoigne. VII, p. 24
Compagnie Washington. IV, p. 335
Comptoir d'escompte d'Anvers. V, p. 213, 358
Comptoir de Remorquage à vapeur. VII, p. 445
Comptoir des Entrepôts et Magasins généraux. V, p. 219, 613
Comptoir Maritime. V, p. 405
Comptoir National d'Escompte de Paris. IX, p. 220, 232 ; X, 778
Confiance (La) II, p. 393
Confiance de Ligurie (La) V, p. 395
Conseil. IX, 721 ; X, p. 151
Constantinidès. IX, p. 725
Constantin Piot. VIII, p. 700
Contributions indirectes. I, p. 593 ; II, p. 644 ; III, p. 682
Convol et Cie. I, p. 371
Cook. III, p. 43
Cope. IV, p. 443
Copello. V, p. 558; VI, p. 84, 581 ; VIII, p. 693
Coquelin. VI, p. 136 ; X, p. 58
Corblet. VII, p. 421
Cordes et Cie. II, p. 727
Cordier. II, p. 40
Cordiglia. VII, p. 526
Cormerais frères. II, p. 379 ; IV, p. 682
Cormoulo Houlès. X, p. 256
Cornelissen. VI, p. 685
Cornell Steam Boat Cy. VI, p. 485
Cornisch. V, p. 580
Corporation du Trinity House. III, p. 746
Corrado Pernisch et Cie. I, p. 539
Corry et Sons. VII, p. 555 IX, p. 25, 455
Corue. VIII, 289 ; IX, p. 9
Corvillain et Cie. VIII p. 643
Cory. III, p. 701
Cossano Coxiola. IX, p. 626
Costa. I, p. 64
Costa et Philipponi. IX, p. 783
Costelli. IX, p. 308
Cosy. VI, p. 273
Cotesworth. IX, 189 ; X, p. 747
Cotillon. III, p. 43
Coué. X, p. 740
Couedel. VI, p. 456
Cougny et Schiaffino. VIII, p. 56
Couiteas. VI, p. 597 ; IX, p. 88
Coulon. II. p. 292
Couper et Cie. III, p. 217
Couppa. IV, p. 656 ; VII, p. 697 ; VIII, p. 657
Courdier. III, p. 147
Courtès. II, p. 213
Coupon. V, p. 618
Courthalan V, p. 246, 484
Courtiers Maritimes. VIII, p. 546
Courtiers maritimes d'Alger. VI, p. 260
Courtiers maritimes de Bordeaux. VIII, p. 306 ; X, p. 725
Courtiers maritimes de Bougie. V, p. 14
Courtiers maritimes de Grandville. II, p. 397
Courtiers maritimes de Marseille. II, p. 661 ; III, p. 154
Courtiers maritimes de Rouen. I, p. 583; X, p. 722
Courtiers maritimes de Saint-Servant. V, p. 236, 243; VI, p. 7.
Courtin. I, p. 500
Cousteau. III, p. 436 ; IV, p. 63, 253.
Couvert II, p. 315
Couyère. X, p. 250, 770
Crailsheimer et Felsenheld. VIII, p. 538, 649 ; X, p. 44
Crairetto. IX, p. 83
Crasette. V, p. 16
Crédit Agricole. I, p. 595
Crédit Foncier Colonial. VII, p. 131
Crédit Foncier Maritime. V, p. 346
Crédit Lyonnais. VIII, p. 668 X, p. 20
Crémieux. X, p. 617
Crevel et Cie. VIII, p. 5 ; IX, p. 480
Crindall et Cie. V, p. 85
Crioras. I, p. 401
Crispo et Bash VIII, p. 513
Cronan fils. I, p. 349
Crowley. X, p. 147
Cruchet fils. III, p. 401
Cubisol. V, p. 701
Cudia. VI, p 587
Cunard. X, p. 415
Cunningham. VIII, p. 532
Currie et Cie. II, p. 15; IV, p. 41; VI, p. 48, 673 ; VIII, p. 641 X, p. 439
Curths. V, p. 489
Curwels. IV, p. 551
Cyprien Fabre et Cie. II, p. 79 ; VIII, p. 110, 565, 692; IX, p. 53, 488 ; X, p. 197 609

D

Dagwell. VII, p. 134
Dahlberg. VI, p. 329
Dakin. X, p. 464
Dalgreen. VIII, p. 546
D'Alayer. IX, p. 492
Damassi. VI, p. 693
Dambrung. IX, p. 141
Dampskibsselbskabet Neptun. II, p. 355
Danchez. IX, p. 206, 533
Daniel. VII, p. 15
Danielsen. III, p. 640
Danschewsky. III, p. 348
Danske Lloyd. II, p. 358
Danske Spectfabrikker. II, p. 361
Darbon et Cie. VII, p. 36
Darboy. VI, p. 385
Dardignac. IX, p. 455
Dargenton Domingo. VII, p. 525, VIII, p. 70 ; X, p. 385
Darius. IX, p. 566
Dariustadser. III, p. 753
Daudet. VI, p. 241
Daumas. IV, p. 416
David. VII, p. 563
David de L. Cohen. II, p. 186
David Haddah. VIII, p. 253
Davidis. III, p. 87, 337
Davidsen. III, p. 347, 609
Davidson. II, p. 354; VII, p. 525; IX, 18, 605 ; X, p. 385
Davies. II, p. 158 ; VI, 559 VII, p. 525
Debacker. II, p. 414; III, p. 11; IV, p. 523; IX, p. 462, 145; X, p. 146
Debarbieri. VI, p. 83
De Becker. V, p. 691; X, p. 316
De Blandt. VIII, p. 706
De Broca. IX, p. 478
De Bur et Cie. I, p. 687
De Clercoq. VII, p. 73
De Clercq. I, p. 375 ; X, p. 303
De Closmadeuc. VI, p. 546
De Cost. V, p. 526
De Coster. VII p. 134
Decous. II, p. 571
De Clermont. I, p. 535
De Decker. I, p. 543
Deetjen. V, p. 251
De Farconnet, Roubaud et Cie. X, p. 118
De Ferrari. V, p. 695
De Fever et Cie. VIII, p. 593
De Franck et Cie. VIII, p. 124
Defresne. VII, p. 423
De Galeinena. VI, p. 661
Degener Boning. VII, p. 683 ; VIII, p. 329
Degiatigny. VII, p. 124 ; X, p. 722
De Goer, Ménager et Cie. VIII, p. 542 ; IX, p. 526
Dehler. II, p. 414
Dehuca. VII, p. 84
Dejager. III, p. 757
De Keyser. VI, p. 313
Delaplanche. VIII, p. 353 ; IX, p. 465
Delaroque. II, p. 161
Delarue-Lebon. VII, p. 522
Delaunay. X, p. 69
Delairrier. VI, p. 56
Delhomme. IV, p. 432
Deliquaire. VI, p. 546
Delmas frères. VI, p. 688
Delol. X, p. 576
De Looper et Basseur. VIII, p. 587
Delory. II, p. 32
Delpierre Gournay et Cie. IV, p. 668
Delzaac. II. p. 352

Delzons. II, p. 558 ; III, p. 186, 285 ; IV, p. 245, 426, 633 ; IX, p. 35, 201, 531
De Mavroïdi. VI, p. 646
De Murrieta et Cie. IX, p. 578
Demythiener. III, p. 766
De Mythenaere. IX, p. 258
Dennis. III, p. 759 ; IV, p. 548 ; V, p. 44 ; VIII, p. 684
Denotelle. II, p. 195
Denoyelle. IV, p. 153
Dens. X, p. 627
Depaux. V, p. 37
Depeaux. VI, p. 10
Depeaux fils. IV, p. 144
De Parade. X, p. 516
De Poorter. III, p. 444
Députation pour le commerce et la navigation à Hambourg. VIII, p. 585
De Ravel. IX, p. 551
III, p. 9
Deressauer. IX, p. 585
De Roubaix. VIII, p. 587
De Roy et Cie. I, p. 138
Deroster. IV, p. 529
Desbois et Cie. VII, p. 304
Deschazeaux. X, p. 563
Desesquelles. II, p. 14 ;
Desgrand et Cie. VII, p. 48
Desler. IX, p. 609
Desmarais. IIV, p. 157 ; VII, p. 157
De Smelt. VI, p. 570
Desmidt. IV, p. 186
Despaux. VIII, p. 654
Deutsch. VI, p. 250
Deutsche Dampschiffs. VIII, p. 570
Deutsch et ses fils. III, p. 183, 188, 572 ; IV, p. 662
Deutsche Levant Linie. IX, p. 552
Deutscher Lloyd. VI, p. 860 ; VIII, p. 156
Deutsche National Bank. V, p. 249, 677
Deutsche transport. IX, p. 263
Devé. II, p. 568
Deveaux. VI, p. 122, 275
Devès. III, p. 145 ; VIII, 17
Deviès. I, p. 377
Devèze. III, p. 195, 196
Devillar. II, p. 436
Deville. II, p. 684 ; IV, p. 140, 248
Devriès. V, p. 20
De Wolf. V, p. 26, 186 ; VII, 646 ; IX, p. 584
De Wulf. VII, p. 389 ; IX, p. 227
De Wulf Cailleret et fils. III, p. 410 ; IV, p. 29, 153 ; V, p. 213, 358 ; VI, p. 152 ; VIII, p. 536
Diabet. II, p. 7
Dickinson. VI, p. 672
Dickson. XI, p. 579
Diego Montagna. IV, p. 506
Diemer et Poupardin. VIII, p. 103
Dienne. I, p. 376
Dietrick et Cie. IV, p. 164
Dietz. II, p. 15 ; III, p. 404
Dillon. VII, p. 319, 410
Dillon Harrowing. VIII, p. 558
Dilly. II, p. 199
Di Mattino X, p. 110
Dinan. II, p. 155
Di Salvo. IX, p. 308
Distillerie de Croisset. IV, p. 282
Dixon et Cie. VIII, p. 880
Dixson, Robson et Cie. VI, p. 393
Docagne et Cie. IV, p. 393
Docks. X, p. 83, 598
Docks et Entrepôts du Hâvre. I, p. 590, 862
Dol. I, p. 584
Dolbaut. X, p. 472
Dolman. III, p. 105
Domaine de Grèce. VII, p. 605
Domergue. III, p. 37 ; VIII, p. 363
Dominion Steamship Cy. IX, p. 361
Dominique Morel et Cie. IV, p. 145
Donaudy. IV, p. 656
Doncker (de). II, p. 349
Donnet. V, p. 419
Dor. IV, p. 309 ; IX, p. 48
D'Orbigny. VII, p. 126
Doriza. X, p. 468
Dormeuil frères. IV, p. 136
Dormoy. IX, p. 456
Douane. II, p. 264, 386, 646 ; III, p. 193, 257, 305, 443, 531 ; V, p.74 ; VI, p.181, VIII, p. 377, 379, 610, 643 ; IX, p. 203, 239, 585, 709 ; X, p. 11, 154
Douanes Egyptiennes. II, p. 204, 727 ; X, p. 321
Douanes et Régie de Cochinchine. VIII, p. 515
Douanes françaises. V, p. 74
Douard-Joyau. VIII p. 372
Doublet. I, p. 243 ; II, p. 650
Douillaud. VIII, p. 551
Dour. VI, p. 438
Dowast. IX, p. 608
Downie. III p. 285 ; IV p. 245 ; VI, p. 129
Draper. III, p. 706
Draper et Wood. II, p. 502
Dreyfus frères et Cie. I, p. 471 ; II, p. 556 ; III, p. 11, 445, 597 ; IV, p. 307, 440, 444 ; V, p. 239 ; VI, p. 152 ; VII, p. 541, 587 ; IX, p. 172 ; X, p. 792
Drouin. X, p. 605
Drumart. I, p. 521
Dubois. VIII, p. 706
Dubosq. III, p. 428
Dubuisson. II p. 650 ; XI, p. 7
Dubus frères. III, p. 136
Ducas. VII, p. 404
Ducci, II, p. 733 ; II, p. 343
Duchauffoux. II, p. 432
Duchesne. X, p. 313
Duchon Coris et Cie. X. 456
Duclos. III, p. 434, 673 ; II, p. 544
Ducornier. III, p. 275, 671
Ducourt jeune. III, p. 129
Ducroq. IX, p. 145
Dufailly et Nay. X, 207
Dufayn Gigadet et Cie. VII, p. 304
Duffelen. II, p. 352
Dufour III, p. 370
Dumergue. VIII, p. 165
Duménil Lebié. IV, p. 675 ; IX, p. 190, 201.
Duncan et Cie. I, p. 537 ; VII, p. 447
Dunlop. VIII, p. 386
Dupâquier et Cie. VIII, p. 299, 335
Duparquier et Cie. IX, p. 14
Dupasquier. X, p. 427
Dupont. VII, p. 136
Dupray. V, p. 641
Dupuis. III, p. 704
Dupuy-Robial. V, p. 215
Duquesne. V, p. 52
Durand. VII, p. 45
Durand frères. V, p. 198
Durante. X, p. 608
Durassier. X, p. 605
Durlam Company Limited. II, p. 301 ; IV, p. 629
Durkée. IX, p. 469
Du Soulier. IX, p. 742
Dussaud. VIII, p. 521 ; X, p. 193
Dussaud frères. IX, p. 707
Dusseldorfer Allgemeine Versicherungsgessischaft ür Sees, Flussund Landtransport. II, p. 473 ; IX, p. 600
Dyle et Bacalan. IX, p. 264

E

Ebbw vale Steel Iron C°. IV, p. 447
Eberg et Classen. VIII, p. 345
Eddystone Marine Insurance. VIII, p. 122
Edelme. VI, p. 136
Edwards J. Owart. II, p. 724
Eger. II, p. 614 ; III, p. 637
Egge. IX, p. 45
Eglof. III, p. 704
Ehlers. VII, p. 442
Ehremberg. III, p. 289 ; VIII, p. 332 IX, p. 478 ; X, p. 236
Elder, Dempster et Cie. VIII, p. 680 ; IX, p. 14
Elders. VIII, p. 404
Eldrige. VIII, p. 334
Elfving. III, p. 105
El Hadj Abdella Mabouli. IV, p. 478
Eliassen. X, p. 472
Eli Knownton. IX, p. 79
Elis Drideu. VII, p. 461
Eliena. IX, p. 775
Ellegzen. II, p. 606
Ellington. VIII, p. 536
Ems. VI, p. 533
Engels. VII, p. 423
Englishman. X, p. 296
English Italian Bank. IX, p. 220
Engster. IX, p. 484
Enregistrement. III, p. 259 ; IV, p. 5 ; V, p. 10 ; VII, p. 513, 536 ; IX, p. 434
Enthymios Kapatsos. VIII, p. 596
Ephrussi et Cie. II, p. 561, 655 ; III, p. 534 ; V, p. 178, 495 ; X, p. 401
Equateur (l'). II, p. 687

Erikson. X, p. 635
Erling. IV, p. 319
Ernaelsten. VI, p. 570
Ernst. III, p. 468
Estarnusen. X, p. 92
Esbérard. VII, p. 23, 385
Esbran. X, p. 591
Esnol. X, p. 69
Espinasse. VIII, p. 290 ; IX, p. 10
Estrangin. II, p. 448 ; III, p. 32, 65 ; IV, p. 625 ; V, p. 514
Etat. III, p. 269, 535 ; IV, p. 14, 519 ; V, p. 183 ; VI, p. 156, 404 ; IX, p. 459 ; X, p. 343
Etat belge. III, p. 477 ; V, p. 688 ; VI, p. 578 ; IX, p. 591 ; X, p. 624
Etat de Pensylvanie. III, p. 227
Etat néerlandais. IV, p. 103
Etat norvégien. III, p. 640
Ethelberg. II, p. 726
Ettlinger. V, p. 695
Euler. VI, p. 86
Eustathopulo et Cie. I, p. 38
Evan Evans. II, p. 217
Evensen. II, p. 695
Everaerts. IV, p. 186
Eyre. II, p. 68
Eyriès. IV, p. 605

F

Fabre et Cie. VIII, p. 118
Fagerlund. II, p. 360
Fages. VI, p. 33
Faillite R'gal. V, p. 181
Fair. IV, p. 188
Falck. II. p. 75, 200 ; IV, p. 182
Famin. II, p. 674
Fantoni. VII, p. 648
Farcy et Cie. X, p. 316
Farlane. V, p. 85
Farror Graves et Cie. VIII, p. 684
Farrugia. VIII, p. 618 ; X, p. 488
Faull. V, p. 508
Faure frères. III, p. 713 ; IV, p. 645 ; VI, p. 659 ; VIII, p. 14
Faustin fils. VII, p. 126
Fauvety et Cie. III, p. 468
Favre et Cie. I, p. 63, 64
Fayerweather. VI, p. 486
Fechner. V, p. 119
Fehr et Cie. X, p. 459
Félix. X, p. 455
Felschnen. X, p. 44
Felugo. VIII, p. 144
Fennel. I, p. 48
Fenwick. I, p. 496 ; II, p. 258 ; IX, p. 579
Féraud d'Honnorat. IV, p. 74, 174
Féré aîné. IV, p. 39
Ferello. IX, p. 302
Ferilbach et Cie. II, p. 710
Ferminier et Cie. VIII, p. 355
Fernic et Sons. II, p. 577
Féron. VI, p. 51
Ferran. III, p. 320
Ferri et Cie. III, p. 316
Ferrier. II, p. 700
Ferry. VI, p. 82
Fessaille. VIII, p. 654
Feuillet. IV, p. 293
Fichet. I, p. 472, 475 ; II, p. 652 ; III, p. 171 ; IV, p. 132 ; X, p. 175, 512
Fichter. III, p. 79
Ficquet. II, p. 27
Fiducia Ligure. VIII, p. 607
Fiévé-Goamère. VII, p. 72
Figari. IX, p. 630, 636
Figuier-Serre. IV, p. 651
Filinis. II, p. 462
Filins. I, p. 401
Fils de Deutsch. VI, p. 135, 156
Fils de Giraud. VI, p. 693
Fils de Roux. V, p. 386
Finaigre. VII, p. 649
Finot jeune et Cie. II, p. 408
Finzy et Cie. X p. 94
Firpo. III, p. 769
Fischer. VII, p. 664 ; VIII, p. 70, 127
Fischley. IX, p. 557
Fisc impér. allemand. VI, p. 200
Fish. IV, p. 193
Fischer. III, p. 192 ; V, p.
Fisher Benwick et C°. VI, p. 676
Fisher de Cambden. V, p. 279
Fisher et Reichsteisser. VI, p. 338
Fisher et Reinwich et C°. III, p. 445
Fizel. X, p. 173
Flambard. II, p. 308
Flameng. I, p. 400
Fleisch et Cie. IX, p. 547
Fleischer. III, p. 15
Fletcher. II, p. 170
Flett. IV, p. 426
Fleuriot frères. IV, p. 683 ; VI, p. 445
Fleuring. VI, p. 577
Fleury. VI, p. 543 ; X, p. 218
Flinoch. VI, p. 462
Flint. VII, p. 680
Flornoy. II, p. 142, 571 ; IX, p. 141 ; X, p. 5
Flornoy et fils. II, p. 40 ; III, p. 51, 183 ; IV, p. 161 ; VI, p. 284 ; X, p. 33
Fœrster. I, p. 138 ; III, p. 543 ; V, p. 7
Foilk. III, p. 341
Folgelmark. III, p. 101
Foncière (la). II, p. 38, 156, 440, 553, 707 ; III, p. 10, 190 ; V, p. 483
Foncière de Trieste (la). V, p. 435
Forcioli. X, p. 737
Forenede de Dampsskibsselskab (la). III, p. 353
Fornio. IX, p. 584
Ford. I, p. 533
Forwood Brothers C°. III, p. 620 ; V, p. 103
Foucault. IV, p. 150 ; V, p. 12
Foucher. III, p. 275, 671
Fouesnel. III, p. 300, 543
Fougerolles. IX, p. 480
Fould. IX, p. 605 ; X, p. 6
Fouquet. X, p. 163
Fourchégu. VI, p. 433
Fraccola. II, p. 31
Fraeys Berten et Cie. I, p. 55
Fraggi. II, p. 330
Fraissinet et Cie. II, p. 182, 408, 665 ; X, p. 768
Framley. III, p. 637
France Maritime. I, p. 38 ; II, p. 327
Franceschi. X, p. 28
Francis et Cie. X, p. 296
Franck. X, p. 180
Franck (De) et Cie. IV, p. 90
Francou. VII, p. 437
Francsies. VI, p. 543
Franq. VII, p. 247
Fratelli Cassanelo. IV p. 583
Frechmann. VIII, p. 384
Freemann. II, p. 531 ; VIII, p. 103
French. II, p. 479 ; III, p. 672
Fresia et Gallizia. VIII, p. 424
Frétigny. V, p. 614
Frétigny et Barbé. V, p. 33
Frétigny et fils. IV, p. 22
Fretwurst. IX, p. 545
Friedeberg. III, p. 75
Friends. II, p. 726
Fritsch et Cie. VI, p. 422
Froboss. III, p. 33
Fruges. VI, p. 252
Fruhinsholtz. X, p. 579
Fuchs. VI, p. 325
Fulton. VII, p. 357
Fumadelle. VII, p. 401
Funaro. IV, p. 596
Furness. VII, p. 448 ; IX, p. 58, 166
Fysac. X, p. 45

G

Gabian. III, p. 37
Gaché. X, p. 9
Gaertner. II, p. 58
Gaffinel. II, p. 158 ; X, p. 794
Gairard. IX, p. 543
Gallaher. III, p. 331
Gallas. IV, p. 25
Galle. II, p. 354
Galletti. V, p. 394 ; III, p. 84
Gallo. IV, p. 244
Galula. VI, p. 453, 666 ; VIII, p. 22, 278
Gambardella. II, p. 84
Gambert, Lavallée et Colin. II, p. 518
Ganelli. V, p. 631
Gardair. VI, p. 567
Gardmer et Cie. V, p. 85
Gardner. I, p. 48
Garrigue. X, p. 17
Garseau. X, p. 178
Garston et Cie. II, p. 579
Gaselee. V, p. 79
Gauchat. III, p. 704
Gaudet. X, p. 28
Gauthier. IV, p. 184 ; X, p. 175
Gautier. II, p. 316, 553 ; V, p. 181 ; IX, p. 237 ; X, p. 572
Gay. II, p. 143, 352
Geary. I, p. 27
Gebruder Michaelle. VII, p. 423
Gédéon Coudert. VI, p. 537 ; VII, p. 395

Geddin. VII, p. 442
Geest. III, p. 582 ; IV, p. 259 ; VIII, p. 7
Geiseler. I, p. 400
Gellisen. I, p. 104
Gembert Lavallée. I, p. 495
General Steam Navigation Cy. I, p. 522 ; III, p. 744
Génestal. II, p. 558 ; III, p. 186
285 ; IV, p. 245, 426, 633. V, p. 39, 186, 337. 621 ; VI, p. 41, 129, 436 ; VII, p. 147, 294, 646, 659 ; IX, p. 35, 201, 531, 736 ; X, p. 211, 721
Geniaux. VIII, p. 328
Genico. VII, p. 337
Georgia. II, p. 759
Gentili. VI, p. 339
Geoffre. X, p. 787
Georgiadès. II, p. 334
Georgiopulos. II, p. 77 ; VIII, p. 605
Gesellschaft fuer Dillinger Huttenwerke. VIII, p. 577
Geyer. IV, p. 345
Ghade. VI, p. 316
Gharmasi. V, p. 424 ; VI, p. 35
Gheffens. X, p. 316
Ghilarducci. II, p. 733
Ghislandi. IX, p. 308
Ghones. III, p. 746
Ghondi. VIII, p. 596
Giacopello. III, p. 447
Gibb. IV, p. 631
Gibson. VI, p. 462
Gilchrist et Cie. VII, p. 448 ; IX, p. 58
Gillard. X, p. 218
Gille et Cie. IV, p. 147
Gilles. III, p. 529
Gillibert. II, p. 327
Gilroy et fils. VII, p. 67 ; IX, p. 58
Ginel. VII, p. 395
Giordos. IV, p. 697 ; VII, p. 411
Giovagni Stagni. II, p. 342 ; IX, p. 271 ; X, p. 334
Girard. VI, p. 144
Girardi. V, p. 510
Giraud frères. V, p. 68
Gironde. I, p. 233 ; III, p. 171
Giurfa et Cie. II, p. 314
Giry et Cie. IX, p. 723
Gjoeger. VII, p. 357
Glauvich. II, p. 469
Glafcke. IV, p. 161 ; V, p. 106
Glehn et fils. II, p. 195
Glenlinet St. Sh. Cy. IX, p. 60
Globe marine Insurance Cie Limited. V, p. 680 ; IX, p. 570
Goar. VIII, p. 149
Gobiet. IV, p. 191
Godet. IV, p. 134 ; VI, p. 24, 386, 440 ; VIII, p. 46 ; IX, p. 208 ; X, p. 725
God Furst. III, p. 83
Golding. V, p. 217
Goll. VII, p. 683 ; VIII, p. 329
Gombert Lavallée. VI, p. 243
Gondolo. VIII, p. 96
Gondrand. VI, p. 136 ; VII, p. 670 ; VIII, p. 520
Gonnet. IX, p. 730
Good. I, p. 637
Good Flodmann et Cie. VIII, p. 583
Goole Steam Shipping Cy. II, p. 68
Gordon et Cie. VI, p. 441
Gosselen. V, p. 609
Gossen et Cie. I, p. 390 ; II, p. 585
Got et Cie. VIII, p. 367 ; IX, p. 433 ; X, p. 457
Goudebranche. IV, p. 690
Goupille. II, p. 521
Gouraud frères et fils. VI, p. 445
Gourdon-Launay. IV, p. 296
Goutelle. I, p. 247 ; VII, p. 522
Gouvernement égyptien. X, p. 327
Graaordijk. IV, p. 101
Gracie et Cie. IX, p. 178
Graham. IV, p. 455
Grand Canary Coaling Cy. III, p. 316 ; X, p. 353
Grande compagnie des Transports maritimes de Yarmouth. V, p. 683
Grandin. VIII, p. 274 ; X, p. 207
Grandinot. VIII, p. 40
Granger. II, p. 436
Granier. III, p. 198
Grant et Cie. II, p. 672 ; V, p. 88 ; IX, p. 252, 750
Granzow. I, p. 400
Grapon. IX, p. 552
Grawford. II, p. 214 ; III, p. 374
Grawitz et Cie. I, p. 491
Gray. II, p. 163
Grech. X, p. 476
Green Holland. VIII, p. 297
Greenock Steam Ship et Cie. VI, p. 479
Greenwell. II, p. 390
Greenwich ins. C°. V, p. 281
Gregam. VIII, p. 272
Gregans. V, p. 696
Grenet. II, p. 38 ; IV, p. 16 ; V, p. 472
Grès français. IX, p. 310
Griffiths. V, p. 119 ; VI, p. 574
Grifnicks. IX, p. 757
Grimaudo. IV, p. 79
Grimond. II, p. 339 ; X, p. 91
Gronkel. I, p. 396
Gronmeyer. X, p. 430
Grosbon frères. II, p. 528
Gronos. II, p. 681
Groth. III, p. 735 ; VIII, p. 155
Grummitt. IV, p. 706
Guarnaccia. I, p. 61
Guastavino. X, p. 357
Guerello. IX, p. 625
Guéret et Cie. VI, p. 303
Gugenheeim. V, p. 397 ; IX, p. 82
Guibert. IV, p. 562 ; V, p. 30
Guichard frères. III, p. 326
Guignon. III, p. 675 ; VII, p. 242
Guien. V, p. 275, 483
Guillaume. I, p. 632
Guillois. X, p. 96
Guillon. X, p. 66
Guitard. V, p. 217
Gustave Dinoir. IX, p. 728
Guy. X, p. 180
Gwentland Steamship. VII, p. 25

H

Haak. IV, p. 3 ; V, p. 263 ; VI, p. 322
Haas. I, p. 233 ; II, p. 150
Hable. II, p. 292
Hack. V, p. 110
Haentjens frères. II, p. 40 ; V, p. 26
Haggermacher. II, p. 337
Hailaust et Cie. VI, p. 679 ; X, p. 253
Haigh. VI, p. 703
Hain et Son. II, p. 583 ; VIII, p. 687
Halcyon. I, p. 599
Hall. II, p. 693
Haltemberg. VIII, p. 123
Halverson. III, p. 89
Hamel. VI, p. 172
Hamilton. II, p. 725
Hamilton Frazer et Cie. II, p. 336 ; III, p. 327, 328
Hammaun. III, p. 70 ; VI, p. 482
Hamstram. IX, p. 39
Hancook et Cie. I, p. 617
Hanay Boid et Cie. VIII, p. 65
Handyside. VII, p. 172
Haniez. IX, p. 738
Hanlein. II, p. 350
Hanna Lazzero. IV, p. 462
Hannay et Cie. X, p. 465
Hansa Steamship. I, p. 63, 64
Hanseatische Lloyd. V, p. 680
Hansen. I, p. 638 ; II, p. 471 p. 358, 359, 360 ; V, p. 413 ; VI, p. 489 ; X, p. 290, 389
Hans Nyholn. V, p. 83
Hardel. III, p. 434, 673 ; IV, p. 544 ; VIII, p. 170
Hardi. II, p. 165, 528 ; III, p. 20
Hardibelle. II, p. 668
Hardy. II, p. 192 ; IV, p. 665
Harmshon VI, p. 482
Harper. IV, p. 83
Harris. IV, p. 665
Harris et Cie. III, p. 220, 608
Harris Lewis Wilson. II, p. 50
Hardi. VI, p. 338
Harison. I, p. 37 ; VII, p. 520
Harten. I, p. 523
Hartmann. II, p. 577 ; III, p. 539
Haslam. IV, p. 447
Hassam Ibrahim. IX, p. 277
Hatfield. IV, p. 83
Hathaway. III, p. 364
Hauf. II, p. 614
Havemann. II, p. 357
Hay. II, p. 304 ; III, p. 18 ; V, 179
Heckscher. VII, 162 ; VIII, p. 52
Hecq. VI, p. 578
Heidebrook. VI, p. 477
Heintzelmam. X, p. 576

Heirne. IV, p. 194
Heller et Cie. VI, p. 208 ; VII, p. 414
Helsmoortel. VI, p. 573;
Hemmin Edgren. IX, 271
Henderson brothers. III, p. 205, 569 ; V, p. 517 ; VI, 450, 535 ; VII, p. 44 ; X, p. 646
Hendrick. IV, p. 88 ; VII, p. 242
Henn. IV, p. 571
Hennings. IV, p. 461 ; V, p. 108
Henry Bath et Son. IX, p. 145
Henry et Cie. II, p. 566
Henry et Fichet. I, p. 472
Henry French. III, p. 48
Herbart I, p. 360
Herbert et Hawkins. VII, p. 126
Herembourg. VI, p. 170
Héritier. III, p. 257
Herlofson. IV, p. 531 ; VI, p. 491; VIII, p. 436
Hermenk et Bribes. I, p. 465
Herrerschmidt. III, p. 425
Herrlich. II, p. 515; IV, p. 391
Herwing. VIII, p. 542
Hess. III, p. 532
Hess Neunam. IX, p. 39
Hessket. VII, p. 675
Heusch. X, p. 411
Heuschen. IX, p. 266
Heusley. X, p. 309
Haye. II, p. 198
Heyerdal. II, p. 599
Heyms et Cie. X, p. 176
Hibrard. III, p. 604
Hick. VI, p. 474 ; VII, p. 328, 329 ; VIII, p. 702
Hickie. I, p. 579
Hickie Bowmans et Cie. I, p. 245, 637
Higginson. VI, p. 81
Hillcoat. V, p. 517
Hilles. IV, p. 579
Hill et Cie. VII, p. 69
Himely IV, p. 385
Hiné brothers. X, p. 298
Hintze. V, p. 692
Hirsch et Cie. VII, p. 444
Hodgson. II, p. 161
Hoggart. II, p. 548 ; VI, p. 250, 471
Hoisley. X, p. 91
Holger Fischer. II, p. 606
Hollander et Cie. III, p. 546
Hollmann. V, p. 353
Holme. X, p. 646
Homsy et Cie. II, p. 133
Honduce. II, p. 646
Horsley. VII, p. 170
Horne et Cie. VIII, p. 384
Hospice de Dinan. IV, p. 249
Houeder frères. I, p. 5, 354
Hougland. VI, p. 489
Houles. X, p. 574
Houston et Cie. III, p. 332 ; IV p. 669 ; VIII, p. 387; IX, p. 63
Howard. V, p. 128
Howard Tyson. VII, p. 290
Howden C°. IV, p. 181
Howe. III, p. 87, 337
Huau. IX, p. 474, 476
Hubbel. I, p. 630
Hubeau VII, p. 45, 312, 666; VII, p. 42 ; X, 7, 66, 218
Hubens. IX, p. 259
Hubert X, p. 754
Hubscher. X, p. 83
Hudson et Cie. VIII, p. 555
Huger. III, p. 757
Hugues. I, p. 631
Hughson. IV, p. 633
Hugo IX, p. 557
Hugo Brown et Cie. V, p. 87
Hulten. VI, p. 328
Humbert et Noël. X, p. 435
Hummel. VI, 275, 522
Humphries. VII, p. 73
Huni. X, p. 787
Hunt. IX, p. 580
Hunter. I, p. 398 ; III, p. 346, 471, 750 ; III, p. 189 ; VII, p. 577 ; VIII, p. 311 ; IX, p. 584 ; X, p. 248
Huon. I, p. 472, 474
Huron. II, p. 575
Huss et Cie. VIII, p. 430
Hutchison. I, p. 344 ; II, p. 12 ; III, p. 603 ; IV, 164 539 ; IX, p. 51
Hutter. II p. 295, 548 ; III, p. 41 ; VIII, p. 276
Huwerstuhl. III, p. 753
Huysmans. V, p. 16 ; VII, 310, 664
Hud-sen. I, p. 495 ; II, p. 518 ; VI, p. 243

I

Ide de Wilde. IV p. 89
Ihnen. II, p. 54
Inch. X, p. 591
Ingniet. X, p. 230
Internationnal Bell Vélép. manuf. Cy. III, p. 619
Ilardi. III, p. 545 ; III, p. 31, 428 ; V, 47, 480 ; VII, p. 387
Inverson. IX, p. 749
Irasque et Cie. IX, p. 33
Irmao et Cie. III, p. 479
Isaac Tom. VIII, p. 383
Iselin. IV, p. 8
Italia (L') II, p. 22, 40, 84, 216, 742
Italian Mail Steam Navigation Cy limited. VIII, p. 129
Itallo Britannica Royal Cy. VIII, p. 129
Ivaldi. III, p. 33
Iverson. II, p. 58

J

Jackson. I, p. 26 ; III, p. 97, 101, 748 ; IV, 306
Jacobsen. II, p. 357
Jacquemin. III, p. 346 ; X, p. 415
Jacques. III, p. 352
James. III, p. 22 ; VIII, p. 282
James Jermily et Cie. VIII, p. 558
James Laing. X, p. 269
James Mille. II, p. 724
Jameson. I, p. 637
James Stevenson. III, p. 749
Janes. IV, p. 41
Jansen. III, p. 84 ; IV, p. 461
Janssens. IV, p. 190
Jarbault. II, p. 24
Jaubert. IV, p. 545
Jaussens. V, p. 108
Jean. VII, p. 42
Jenkens. II, p. 577
Jensen. II, p. 600 ; III, p. 349, 358, 360
Jepsen et Cie. II, p. 72 ; III, p. 349
Jess. III, p. 696 ; V, p. 24
Jésu. IX, p. 725
Joannidès. IX, p. 547
Jochamps. VI, p. 481
Jœrgensen. II, p. 357, 358
Johansen. VI, p. 500
Johansson. VIII, p. 162
John Blumer et Cie. X, p. 94
John Brothers. VII, p. 408
John J. Jacobs et Cie. VI, p. 269
John Michael. III, p. 609
John Pethick. II, p 577
Johnes. II, p. 711
Johnson. II, 561 ; IX, p. 587, 787
Johnston. VII, p. 175
Joh. Otten en Zoon. VII, p. 461
Johsen. VII, p. 280 ; X, p. 629
Jones. IV, p. 474, 560 ; VIII, p. 329 ; X, p. 203
Joras. II, p. 413
Jorgensen. III, p. 359
Jos. II, p. 586 ; III, p. 465
José. I, p. 398
Josse et Cie. IX, p. 28
Jouan. X, p. 588
Jouannel. II, p. 521
Jouault. II, p. 397
Jouffroy d'Abbans. IV, p. 156
Jousselin (De). IV, p. 634
Jovas. IV, p. 539
Joyau. II, p. 173, 316 ; IV, p. 555
Julien. I, p. 353
Jung. IV, p. 585
Justus. II, p. 451

K

Kaiser. II, p. 47
Kamenarovich. X, p. 449
Kane et Cie. I, p. 489
Kanoui. III, p. 539
Karcher. II, p. 199
Katzoulis. V, p. 39
Keighley Maxted et Cie. X, p. 459
Keinkamp frères. III, p. 750
Kellermann. VIII, p. 66
Kemp. IV, p. 403
Kendrick. III, p. 675
Kennedy et Hunter. I, p. 398 ; II, p. 344 ; III, p. 345, 471, 750 ; IV, p. 189 ; VII, p. 577
Kerr. X, p. 168
Kersauson. II, p. 8
Kersting. III, p. 334
Kettenberg. II, p. 455
Key. X, p. 83
Kiddle. III, p. 341
King. VIII, p. 555 ; X, p. 439
Kingdon et Cie. I, p. 536
Kinoch et Cie. IV, p. 181
Kirkman. VI, p. 765
Kirkom Melconian. I, p. 58
Kirkor Gudukian. X, p. 796
Kisten. III, p. 461

Kjeligren. VIII, p. 160
Klauss. III, p. 462
Klein. V, p. 67, 357
Kneebone. III, p. 597
Knopf. II, p. 599
Knott. VII, p. 419 ; IX, p. 53, 488 ; X, p. 427
Knotts Prince Line. X, p. 488
Knuppel. V, p. 389, 486
Koch. IV, p. 88
Koffmann. III, p. 343
Kolbruner et Cie. I, p. 378 ; II, p. 272
Kompengers. V, p. 268
Koninklijke Nederland-sche. V, p. 399, 528
Konnikgke West indische Maldieust. VII, p. 122
Koop. I, p. 535
Kopstadt. IX, p. 36, 719
Kouroubali Ikian. IV, p. 92
Kraff. III, p. 313
Kramer. IX, p. 187
Kreglinger et Cie. IV, p. 159; IX, p. 525
Kronheimer. III, p. 83
Krott et Wilkes. VIII, p. 72
Kruger. IV, p. 453 ; V, p. 110, 263 ; VI, p. 322
Krutzfeldt. VI, p. 280
Kundsen. V, p. 541
Kutzuleris. V, p. 13?, 435
Kynock et Cie. III, p. 747

L

Labadie et Cie. V, p. 200 ; VII, p. 113
Lacharrière Noirclerc et Cie. X, p. 446
Ladmirault et Cie. I, p. 501
Lafon. I, p. 617
Lafontan. X, p. 154
Lacerdeler et Cie. IX, p. 528
Laganry. I, p. 235 ; II, p. 150
Lagasse. VI, p. 68
Lagorio. VIII, p. 568
Lagresi. VII, p. 459
Laguette. VI, p. 155
Lahaye. IV, p. 46
Laidain. VI, p. 417
Laidan et fils. II, p. 173
Lair. I, p. 120 ; III, p. 672
Lair et Le Diabat. II, p. 7
Lalane. III, p. 561
Lallement et Cie. III, p. 310
Lamballe. II, p. 360
Lambert. II, p. 558 ; V, p. 142, 701
Lambo. III, p. 84
Lamia. IV, p. 79
Laming. V, p. 372
Lamot. II, p. 613
Lamotte. I, p. 599 ; II, p. 139, 274 ; IV, p. 41 ; VII, p. 683.
Lançon. II, p. 561
Land. II, p. 466, 467 ; III, p. 368
Landais IV, p. 150
Landgreen. VI, p. 548
Landmesser. IX, p. 600
Langlet. IV, p. 400
Langstaff. I, p. 244 ; II, p. 523 ; III, p. 289 ; IV, p. 548 ; V, p. 475 ; VI, p. 167 ; VIII, p. 332 ; IX, 478 ; X, p. 236
Languet et Cie. VI, p. 685 ; VII, p. 14 ; VIII, p. 52
Langwill. VIII, p. 124
Lanoé, I, p. 467 ; II, p. 513 ; III, p. 538 ; IX, p. 206, 533
Lanuza et Cie. V, p. 660
Lapostolet frères. II, p. 556 ; III, p. 271 ; X, p. 594
Lappas. III, p. 203
Larcher. X, p. 722
Large. V, p. 112
Largouet. IV, p. 92
Larré. III, p. 149
Larsen. I, p. 607 ; II, p. 144
Larsson, III, p. 348
Larue. II, p. 390 ; V, p. 502 ; VI, p. 676
Lasnier. VIII, p. 546
Lataste et Cie. IV, p. 560 ; V, p. 377
Laubheim. III, p. 624
Lauratet. II, p. 5 ; III, p. 561
Laurent. I, p. 135, 588 ; X, p. 151, 754
Laurette et Cie. III, p. 69 ; VIII, p. 659
Lauro. II, p. 742
Laurvereyns. IV, p. 88
Lavarello. IX, p. 83
Lavergne et Cie. III, p. 316 ; IV, p. 631
Leask. V, p. 81
Lebeau III, p. 159 ; X, p. 774
Lebec. VII, p. 15
Lebideaud. IV, p. 545
Leblanc. VIII, p. 94, 358
Leblond. IX, p. 193
Lebret. III, p. 15 ; X, p. 774
Lebreton. VII, p. 675 ; VIII, p. 171 ; IX, p. 736
Leborgne et fils. VII, p. 553 ; X, p. 405
Le Bourgeois. VII, p. 688 ; IX, p. 152 ; X, p. 152
Le Bouteiller. VI, p. 147
Le Boyer. IX, p. 26
Le Cambrian. II, p. 194
Lecat. III, p. 701
Le Charpentier. II, p. 135
Lechartier. V, p. 632 ; VIII, p. 537, 649
Lecler. V, p. 628
Lecoq. II, p. 390 ; III, p. 576 ; IX, p. 11
Leduc et Cie. III, 318, 745
Lee. V, p. 514
Lefebvre. III, p. 576 ; VI, p. 245
Lefebvre et fils. VI, p. 438
Leflère et Cie. VIII, p. 393 ; X, p. 570
Lefloch. IV, p. 52
Legagne. VII, p. 688
Legal. I, p. 501 ; V, p. 648
Legers. II, p. 201 ; V, p. 360
Legland. VI, p. 706
Léglise. VII, p. 560 ; VIII, p. 652
Le Goff. VII, p. 423
Legras. IX, p. 570
Legrand. VI., p. 542
Leguennec. IX, p. 537
Lehmann. X, p. 588
Leimbacher. VIII, p. 115
Leipsiger Volkammerei. VI, p. 479
Lemaire. IV, p. 26 ; VIII, p. 617
Le Maréchal. I, p. 28
Lemer. VI, p. 173
Lemère. X, p. 402
Lemerle. IV, p. 690
Lemerrer. VI, p. 650
Lemierre. II, p. 257 ; IV, p. 33
Lemire. X, p. 72
Lemoigne. IV, p. 19 ; VI p. 541
Lenders et Cie. I, p. 353
Lenormand. V, p. 372 ; IX, p. 33
Lentz. II, p. 455
Léonce Marande et Cie. IV, p. 432
Léonidas Mavroïdi. VIII, p. 283
Lepasset. I, p. 384, 606
Le Perchey. X, p. 250, 770
Leps. IX, p. 43
Lequellec. I, p. 50
Lequellec et Joyau. II, p. 173
Lerat et Cie. IX, p. 39
Leret. V, p. 372
Lerolland. II, p. 262
Leroux. IX, p. 540
Leroy. III, p. 561 ; VI, p. 136 ; VII, p. 520
Leroy et Cie. II, p. 5, 168, 566 ; X, p. 69, 387
Lesafre. VII, p. 414
Lescalle. IX, p. 496
Lescaut. III, p. 424
Lestarety. II, p. 168
Letham et Cie. IV, p. 449
Lethuillier. V, p. 217
Letzer. IX, p. 72
Levacher. I, p. 352
Leveux. V, p. 482
Levy. I, p. 342 ; IV p. 669 ; V, p. 476 ; VIII, p. 149
Lewysohn. X, p. 621
Lhost. II, p. 15
Liberti V, p. 397
Liceti. IX, p. 783
Liegnitz. VIII, p. 587
Lievin Lisnyder. VIII, p. 706
Ligresti. X, p. 110, 118
Likiardopoulos. VII, p. 563
Lindberg. III, p. 101
Linden. VIII, p. 396
Lindhner. V, p. 245, 660
Lindsay Gracie et Cie. VIII, p. 272 ; IX, p. 178
Liquidateurs Fouqué. V, p. 219
Liquidateurs Lecheval-lier frères et Cie. V, p. 364
Liquidateurs Savary fils. VII, p. 149, 155
Lishmann. III, p. 215
Lisnyder. I, p. 530 ; VI, p. 324 ; X, p. 472
Litten. IV, p. 54
Little. X, p. 147
Liverpool Brazil and River Plate Steam Navigation Cy limited. IV, p. 455 ; V, p. 90 ; VIII, p. 131
Liverpool Sailing Shipowners mutual Indemnity associration III, p. 219
Livierato frères. V, p. 508
Lloyd. IX, p. 543
Lloyd Andalous. III, p. 683 ; V, p. 183 ; VI, p. 269
Lloyd Austro-Hongrois. II, p. 77, 78
Lloyd Autrichien V, p. 435

Lloyd Bavarois. X, p. 796
Lloyd Français. II, p. 440 ; III, p. 421, 453, 570 ; VII, p. 648 ; VIII, p. 516 X, p. 182
Lloyd Italiano. II, p. 740
Lloyd Néerlandais. VI, p. 147
Lloyd Rhenano Westphalo. VIII, p. 424
Lloyd Sicilien. VI, p. 587
Lloyd Suisse. III, p. 635
Lobeau. VII, p. 52
Lointier. VIII, p. 94, 358
Loiret et Pasquier. VIII, p. 107
Lombard. X, p. 446
London Assurance Corporation. VIII, p. 701
London et India Dock joint Commitee. VI, p. 708
London Northern Steamship Cy. X, p. 465
Longmeyer. IX, p. 254
Longwille. IX, p. 264
Lorains. X, p. 435
Lorois et Cie. I, p. 581
Lorsch et Cie. III, p. 618
Lota. V, p. 350
Lourmand. I, p. 581
Louttit. VII p. 434, 528
Louvert et Navet. II, p. 669
Lowenthal. VII, p. 442
Loze. VIII, p. 568
Lucas. I, p. 34
Luce. II, p. 262
Lucio Ligresti. IX, p. 84
Ludemann. VI, p. 500
Ludier. II, p. 568
Lumann et fils. II, p. 458 ; V, p. 677
Luminais. IV, p. 690 ; IX, p. 508
Lumineau. IV, p. 551
Lumsdon Byers et Cie. VIII, p. 332
Lund et Cie. II, p. 72 ; III, p. 352 ; VII, p. 595
Lupi. IX, p. 304
Lyonnaise (la) II, p. 38, 440

M

Maack. I, p. 522
Maarek frères. X, p. 505
Maas. V, p. 674
Macarri. III, p. 198
Mac-Beath. V, p. 528
Macdonal. III, p. 746 ; IX, p. 460
Mac Farlane Strange et Cie. VI, p. 302
Mac Gregor Gow et Cie. III, p. 228 ; IV, p. 323 ; VII, p. 451 ; VII, p. 149
Mackay. IV, p. 161
Mackell. IV, p. 579
Mac-Kemnra. I, p. 396
Mackensie. V, p. 558 ; X, p. 346
Mackill. III, p. 214
Mackoi. III, p. 214
Mac Larrem Crum et Cie. III, p. 60, 683 ; V, p. 183
Maclealand et Cie. IX, p. 172
Mac Keod. VII, p. 72
Mac Nay. X, p. 203
Mac Yver. X, p. 203
Maganaro. III, p. 229
Magasins et Entrepôts de Paris. VII, p. 419 ; VIII, p. 72
Magasins généraux. III, p. 698
Magasins généraux de Paris. VII, p. 287
Maggi. X, p. 344
Magnan. X, p. 606
Mahé. II, p. 568
Maho. IV, p. 97
Mailhac. II, p. 92
Maillard. V, p. 697 ; VII, p. 412
Maison Calonne et Cortèze. IX, p. 622
Maison Carlo Raggio. VIII, p. 604, 716
Maison Gastaldi. IX, p. 623
Maison Gondrand. VIII, p. 712
Maison Granet et Brown. IX, p. 636
Maison Lagorio Giuseppe et fils. IX, p. 640
Maison Lugaro. VIII, p. 716
Maison Pétriccione. VIII, p. 712
Maison Raeburn et Verel. VIII, p. 604, 716
Maison Schenone. VIII, p. 603
Makensie. II, p. 731
Malandrin. VIII, p. 296
Malato. VIII, p. 167
Malézia et Bongarts. V, p. 442 ; VIII, p. 171, 441
Malherbe. VII. p. 391
Manaloudis. IV, p. 696
Mancha et Cie. IV, p. 443
Manchez. II, p. 194
Manchon. VII, p. 688
Mancini. V, p. 67, 357
Mandelberg. IV, p. 639
Mandelonde. VI, p. 407
Mandily. V, p. 118
Mangarini. VI, p. 538
Manidis. VI, p. 691
Manificat et Cie. I, p. 340
Manjot. VI, p. 685 ; VII, p. 693
Mannheim. V, p. 396
Manoussi et Cie. VIII, p. 368
Manson. VII, p. 656
Mansour. III, p. 181
Mante frères et Borelli. II, p. 182, 665 ; IV, p. 172, 516 ; V. p. 658 ; VIII, p. 369 ; X, p. 261, 449
Manuelle. VIII, p. 382
Ma-Ram-Wing. I, p. 610
Marande. III, p. 706
Maranio. VII, p. 458
Marcet fils de Sicard. III, p. 458
Marchand et fils. III, p. 37
Marchand Duvignau. VIII, p. 558
Marchand frères. I, p. 471 ; IX, p. 783
Marchand. III, p. 352
Marcillac. IV, p. 54
Marcotty. X, p. 466
Maréchal et Cie. VI, p. 167
Margalhaès. IV, p. 91
Margerel. VIII, p. 576
Margeton, VII, p. 449
Marguand. III, p. 729
Marguerite et Cie. VIII, p. 349
Marin. I, p. 592 ; II, p. 644 ; III, p. 682
Marine. V, p. 470
Marine Insurance C° I, p. 49, 56, p. 164 ; II, p. 64
Marine Engineering C°. II. p. 576
Marion frères. IV. p. 286
Maris. X, p. 178
Maritime (la). III, p. 5 ; V, p. 406
Marnich. IV, p. 189
Marquis de Londonderry. VII. p. 603
Marre. X, p. 573
Marshall. I, p. 249, 648 ; II, p. 67 ; III, p. 605
Martel. X, p. 506
Martin. II, p. 402; III, p. 729; IV, p. 299; VI, p. 91; VII, p. 315 ; IX, p. 51
Martin et Marquard. I, p. 47
Marvin. II, p. 528
Mary Thomas Steamship. IX, p. 576
Massa. VIII, p. 607
Massé. VI, p. 528
Massieu. II, p. 301; IV, p. 629
Massion. III, p. 669
Masson. VII, p. 47
Masurier le jeune fils. VII, p. 27
Mathews. II, p. 414 ; III, p. 410
Mathias. III, p. 90; IX, p. 218
Matiosart. III, p. 701
Mattat. II, p. 264; III, p. 531
Matteo Bruzzo. IX, p. 308
Matthys. III, p. 84
Maurel et Prom. VI, p. 527
Mauriac. V, p. 618
Maurin. X, p. 609
Mauroy et Cie. V, p. 124
Mawson. III, p. 743
Mayer. I, p. 355
Mazade et Cie. I, p. 526
Mazel. VIII, p. 350
Mazella. III, p. 729; VII, p. 599
Mazelle. IV, p. 54
Mazolf. VIII, p. 336, 579
Mecabe. III, p. 361
Mechiche. VIII, p. 663
Meismer. VI, p. 329
Meling. X, p. 293, 463
Mélusine. I, p. 595; V, p. 465, 470
Menderson. II, p. 445
Mendi. II, p. 71 ; III, p. 75, 448, 755 ; VI, p. 577
Méras. X, p. 280
Mercantile Steam Ship Cy Ld. VI, p. 152
Merchant Assurance C°. III, p. 96
Merlato. VI, p. 247
Merli. VIII, p. 716
Merlin. II, p. 301; IV, p. 629; V, p. 16
Mersey Schipping Cy. VIII, p. 385
Mertens. III, p. 610
Mery. V, p. 656
Messageries maritimes. I, p. 625 ; II, p. 133, 137, 330, 572 ; III, p. 763
Messageries nationales. IX, p. 11
Metcalf. III, p. 627
Metz. VIII, p. 146
Metzelis. V, p. 130, 435
Meurzec. X, p. 786
Meus. I, p. 53
Meyer. IV, p. 91 ; IX, p. 74
Meyers (De). III, p. 312

Meyers et Cie. III, p. 41
M' Gregor, Gow and C°. V, p. 262
Michael Breend. I, p. 722
Michalopulo. III, p. 263
Michel. VI, p. 247
Michel D. et C°. II, p. 412
Michel et Cie. II, p. 175
Michel Papanicoli. IX, p. 285
Michener. III, p. 280
Michielsen. II, p. 348, 583
Michrulachi. V, p. 510, VII, p. 48, 315 ; VIII, p. 112
Middleton, Son et C°. V, p. 84
Miler. V p. 683
Milès. VIII, p. 52
Milhé (Vve). IV, p. 166
Mille. VI, p. 260
Miller. II, p. 466, 467, 732 ; III, p. 368, 735 ; IV, p. 579 ; Vs, p. 471 ; VII, p. 587
Million. VI, p. 404
Milnes. III, p. 706 ; IV, p. 189, 319
Mines de Vicoigne. III, p. 424
Mingotti. X, p. 342
Ministère Public. I, p. 353, 584, 585 ; III, p. 456 ; VI, 245, 456, 458, 518, 700 ; VII, p. 649 ; VIII, p. 647
Ministre de l'Instruction publique d'Italie. IX, p. 437
Ministre des Finances. IV, p. 244
Ministre des Travaux Publics. IV, p. 134 ; VII, p. 280
Mira et Cie. II, p. 592
Mirzayantz. VII, p. 44
Mitchell. III, p. 205, 569 ; VI, p. 166
Mifis et Cozzi. VIII, p. 610
Mizrahi. VI, p. 211
M' Kinnon. IX, p. 61
Moberly Bell. VI, p. 211
Modsen. I, p. 26
Mœurersheim. I, p. 648
Mogul Steamship Cy. IV. p. 323 ; V, p. 262 ; VII, p. 451
Mohammed et Hassan Nadouri. X, p. 334
Mohammed Harzella. VII, p. 530
Mohammed Saïd Ben Chicou. I, p. 340, III, p. 667
Moïse de S. Attal. IV, p. 596
Molberg. III, p. 154
Molgat. IV, p. 682
Molinard. II, p. 465
Molfino. I, p. 59
Molinari. I, p. 382 ; IV, p. 337
Molinier. I, p. 381
Mollier. III, p. 619
Mondain. II, p. 318
Monde (Le). II, p. 156, 396
Monge. II, p. 180
Monnet. X, p. 218
Monnier. X, p. 72, 402
Monsigny (De). II, p. 11
Montefiore. X, p. 508, 516
Montford. I, p. 467 ; II, p. 513 ; III, p. 535
Montgomery Moore. IX, p. 580 ; X, p. 145
Montigny et Prud'homme. II, p. 70, 587
Montrey. III, p. 696
Moore. V, p. 337 ; VIII, p. 74
Morck. IV, p. 439
Moreira. III, p. 479
Moreira Machado. VI, p. 205
Moreau. VII, p. 15
Morel. II, p. 432 ; V, p. 506 ; IX, p. 263
Morel Brothers et Cie. III, p. 471, 750 ; VII, p. 173 ; VIII, p. 534 ; X, p. 362
Morel et Richards. VII, p. 330
Morelli et Cie. I, p. 507, 604, 605 ; II, p. 572, 688, 697
Morgan. V, p. 44 ; VIII, p. 704
Morgensen. II, p. 355
Morin. I, p. 142 ; III, 694 ; IV, p. 52
Morisse. IV, p. 669 ; V, p. 476 ; IX, p. 504, 528
Morize Jonnelier et Delafoy. VIII, p. 274
Morillon Corvol et Cie. I, p. 372
Morris. II, p. 452
Morrow. V, p. 377
Mortemart de Baisse. VI, p. 264
Mortensen. II, p. 595
Mortola. VIII, p. 614 ; X, p. 652
Moss. X, p. 468
Moulia. III, p. 434, 673
Mouraille frères. V, p. 384
Mouraud. VI, p. 214
Mourer. II, p. 165, 420 ; III, p. 20, 546 ; VII, p. 292
Moussié. VII, p. 33
Moute. II, p. 257
Moutrey. V, p. 24
Muaru. II, p. 463
Muhle et Cie. III, p. 461
Muller. III, p. 464
Muntz. VI, p. 700
Murel. X, p. 389
Murray. VII, p. 321 ; VIII, p. 48, 645
Murse. VII, p. 452
Murzi. II, p. 739
Mutua Camogliese. II, p. 740 ; V, p. 695
Mutua Navale. II, p. 737
Mutua Riunita italiana. II, p. 735 ; III, p. 371
Muy. IX, p. 72
Myers Son et Cie. I, p. 641 ; IV, p. 179

N

Naddar. IV, p. 602
Naegely et Cie. IV, p. 304
Naftalizon. VIII, p. 159
Naggiar. VIII, p. 149
Nanteau. VI, p. 414
Napp et Cie. II, p. 25
Narizzano. VI, p. 458
National Bank of London. IX, p. 220
National Steamship Cy. VII, p. 169
Naudin. III, p. 52
Navigation Gle Italienne Florio Rubbatino. VIII, p. 146
Naville. VII, p. 175
Neama Cie. III p. 746
Nederlandsche amérikaanche Stoomvaart Maatschapy. IV, p. 471
Negus. III, p. 759
Nenomana et Cie. I, p. 519
Neptone St. Sh. Cy. X, p. 288
Netherland Steampship C°. III, p. 621
Neufeld. II, p. 648
Never. III, p. 763
Neveu. II, p. 571
Neveu de J. G. Schmidt. III p. 706
Newey. IV, p. 170
Newport Slipway. II, p. 576
Nicol. II, p. 12
Nicolas. III, p. 24
Nicolle. I, p. 576 ; II, p. 274 III. p. 576 ; IV, p. 33 ; VI, p. 160 ; VII, p. 312
Nicolopulo Keymann et Cie. IX, p. 263
Nielsen. V, p. 625 ; VII p. 312, p. 666
Nimal frères. V, p. 391
Noad. VI, p. 518
Noé. IX, p. 478
Nœderlandish Americanische Dampschiff'harts gesellschaft. VI, p. 198
Noël. III, p. 273
Nœux. VII, p. 24
Nolboudt. II, p. 496
Noli. VIII, p. 153, 422
Nony. VI, p. 33
Norden. IV, p. 449
Norddeutsche Lloyd. III, p. 210 ; VI, p. 200 ; IX, p. 302
Norddeutsche Lloyd de Brenne. VII, p. 599
Nord deutsche Versichereugs gesells chaft. II, p. 54 ; V, p. 399
Nordjyllands Dampskibsselsskab. II, p. 361
North German Lloyd. V, p. 128
Northiotte. I, p. 638 ; II, p. 62
Norwich et New-York Transp. et Cie. II, p. 188
Notterbohm et Cie. II, p. 580
Nutter. I, p. 245
Nubb. Rouggier et Cie. IV, p. 97
Nyssen frères et Cie. III, p. 90, 616

O

Oaches. X, p. 346
Oberingische Versicherungs gesellschaft. V, p. 621
Obligataires Morelli 1883. IV, p. 70, 143
Obligataires Valéry 1878. IV, p. 70, 143
O'Brien. VII, p. 456
Ockerden. V, p. 178
Ocean Coal Cie. IV, p. 177, 575
Ocean Steamship. I, p. 247
Odier. X, p. 411
Odissart II, p. 11
Oger. II, p. 417
Olcèse. X, p. 787
Olcina et Cie. X, p. 463
Olcisia et Cie. X, p. 293
O'Lagnier. IX, p. 721
Olditsch. VIII, p. 559

Olivai. VI, p. 458
Olive. I, p. 33 ; V, p. 245, 382
Ollavaria. III, p. 60, 673 ; V, p. 183
Ollive. VIII, p. 96
Ollivier. VII, p. 283 ; VIII, p. 274 ; IX, p. 212
Ollson. III, p. 101
Olsen. II, p. 360, 604, 609, III, p. 188, 346 ; IV, p. 90 V, p. 370 ; VI, p. 39 ; VIII, 566 ; IX, p. 767
Olson. V, p. 421
Olsson. V, p. 541
Oneto Schiaffino. IX, p. 294
Oppen. VI, p. 505
Oppikennati. II, p. 481
Oriental Steam Ship Cy. X, p. 721
Oriens Mut. Ins. III, p. 625
Oriolle. I, p. 623 ; VIII, p. 91 ; III, p. 742
Oriol VIII, p. 542
Orr. II, p. 562
Orsoni. III, p. 420
Orthwein brothers. I, p. 394
O'Shœlan et Cie. VIII, p. 19
Osterrieth et Cie. I, p. 645
Otto. III, p. 331
Otto Bemberg et Cie. III, p. 534
Otto Médem. VI, p. 419
Owem. VIII, p. 123
Ozanne et Morgand. VIII, p. 88

P

Paala. III p. 760
Paap. III, p. 208
Pablo Gill. V, p. 470
Pacifiq Mail Steamship Cy. III, p. 362 ; IX, p. 84 ; X, p. 11
Paccinoti et Ferrigny et Cie. VIII, p. 430
Pac. Mut. Life Ins. Cy. I, p. 630
Pahlson. VII, p. 72
Paine. IX, p. 84
Paine Douhwarte et Cie. I, p. 536
Paino. X, p. 110
Pajot. VIII, p. 25, 279
Palgreem. VIII, p. 350
Palm. III, p. 445
Palmade. IX, p. 498
Palmer's. VI, p. 11
Panama Rail Road et Cy. III, p. 362 ; IX, p. 528
Pande et Cie. III, p. 327 ; IX, p. 757
Pandelis. IV, p. 547
Pandolino. IX, p. 640
Pandorf. II, p. 336
Panetis. IV, p. 327
Paoli. VI, p. 144
Papin. IV, p. 51
Pappalos. X, p. 352
Pappas. X, p. 480
Parahnos Wrigth et Cie. VI, p. 81
Paranque. V, p. 389
Pardo. IV, p. 583
Parodi. VIII, p. 418
Parr. I, p. 45
Parsons and Lond. V, p. 279
Partridge. VII, p. 160
Passkes (de) I, p. 61
Pastourio. V, p. 693
Paskues. II, p. 12
Paterson. I, p. 635
Patridge. II, p. 648
Patronas. I, p. 513 ; II, p. 410
Patrone. II, p. 739 ; IV, p. 583 ; IX, p. 630
Patti. IX, p. 74, 288
Paturo. III, p. 488
Paulsen. VII, p. 580
Pautland Hick. IV, p. 282
Pauwels. II, p. 414 ; III, p. 11 ; IV, p. 523 ; IX, p. 145 462 ; X, p. 146
Pavot frères. IV, p. 22
Payri. s, p. 384, 606
Peape. (A. de) I, p. 55
Pearce. II, p. 589, III, p. 84 ; VII, p. 47
Pearson. VII, p. 404
Pecher. III, p. 339 ; VIII, p. 398
Pector. VII, p. 129
Pedersen. III. p. 643 ; VI, p. 445
Peellaerts. II, p. 350
Peeters. I, p. 544 ; IX, p. 587
Pego. VI, p. 428 ; IX, p. 39
Peirce. V, p. 396.
Pelissier. II, p. 681 ; IV, p. 140, 248
Pellan. V, p. 20
Pellat. II, p. 413
Pellemano. IX, p. 762
Pelletier. IV, p. 599
Peloux et Cie. II, p. 574
Penha. X, p. 44
Peninsular Oriental Steam Ship Navigation C°. VI, p. 708
Pepperell. II, p. 74
Perdomo et Barroil. VI, p. 567 ; X, p. 619
Perdomo et Cie. III, p. 447
Perella. V, p. 672 ; VI, p. 534
Pérès. III, p. 69
Pergeline. V, p. 644
Périer. V, p. 384
Perraud. VI, p. 414
Perrin. I, p. 502
Peters. VI. p. 8
Petersen. I, p. 360 ; III, p. 698 ; VI, p. 491 ; VII, p. 355 ; VIII, p. 698 ; IX, p. 492
Peterson. X, p. 217
Petit. VIII, p. 84
Pettersen. III, p. 185
Pettersonn. IV, p. 393
Peuveley III, p. 5 ; V, p. 466
Peyre et Cie. IV, p. 569
Pfeiffer. V, p. 637
Phénix. II, p. 462
Phénix espagnol. III, p. 683 ; V, p. 183
Phénix Insurance. VI, p. 486
Philadelphia And Southern Mail Steamship Cy. III, p. 227
Philip frères. I, p. 535
Philipot. I, p. 53
Philippe. VI, p. 453
Philippe et Gracier. VIII, p. 22, 277
Philips. VI, p. 176
Philips James. VII, p. 69
Picamilh. IX, p. 745
Picard et Cie. I, p. 459
Pichcrit. IV, p. 551
Pichez et fils. II, p. 65
Pickmann. III, p. 670
Pierce. I, p. 59 ; III, p. 20, 516 ; VIII, p. 382
Pierce Becker. III, p. 31 ; IV, p. 47, 480 ; VI, p. 638 ; VII, p. 387
Pierre. I, p. 40
Pierre Deswarte. III, p. 447
Pietri. IX, p. 56
Piganiol. IV, p. 426
Piganeaux et fils. II, p. 18
Pihou. IV, p. 421
Pillard. IX, p. 30, 730 ; X, p. 565, 752
Pilotage. V, p. 20
Piments et Cie. VI, p. 205
Pinard. III. p. 277
Pinaud. IX, p. 706
Pinckham. VI, p. 303
Pisantz de Michaux. X, p. 446
Place. II, p. 188
Plate. VII, p. 122
Plessis I. p. 120 ; II, p. 7 ; III, p. 672
Ploeger. IX, p. 760
Podesta. IX, p. 623
Pohls. IV, p. 189
Pointel. V, p. 227
Politaridis. IV, p. 462
Pollack. III, 269 ; VII, p. 342 ; IX p. 478, X, p. 256
Pollizter et Cie III, p. 530
Polixine Cartali. III. p. 490
Pontier. VIII, p. 365
Poppe. V, p. 391
Poppins. III, p. 107, 109
Porretti. V p. 588
Porsage. VI p. 813
Porte et Cie. VI p. 131
Porter. p. II, 419 ; IV, p. 419
Poschmann. IV, p. 190
Postel et fils. II, p. 688, 347 ; IV, 398 ; V, 189 ; X, 61, 225, 424
Pothier. III, p. 193
Potler. II. 731
Potomac Steamboat. VIII, p. 627
Potter. V, p. 686 ; VI, p. 81
Pottieuw. III, p. 344
Poudikos. X, p. 106
Pouilly et Lefèvre. IX, p. 537
Poulren. II, p. 354
Pourpoin fils, III, p. 153
Powley Thomas et Cie III, 582 ; IV. 259 ; VIII, p. 7
Prat. VII, 649 ; IX, p. 503
Préfet de la Seine-Inf. IX, p. 244
Premuda. III, p. 533
Prentout-Leblond. VI, 546 ; IX, 193 ; X, 214, 766
Prenvielle. VII, p. 12
Preve et Cie V, p. 558
Prével IV, p. 174
Prévost et Cie p. IX, 166
Prévoyance, I, p. 595 ; I, p. 465
Price et Cie. V, p. 86 ; VII, p. 67 ; X ; p. 58
Prigent. X, p. 72
Primaveri et fils II, p. 314
Primois frères II, p. 428
Prince IV, p. 340
Proco II, p. 471 ; III, p. 491
Procter. X, p. 288
Procureur général de la

Cour d'appel de Rouen I, p. 352
Procureur Général de la Martinique. IX, p. 456
Proctor et fils. VII, p. 331
Profumo. X, p. 346
Protection (la) V, p. 466
Providence maritime. III, p. 436
Provost. II, p. 419
Prudon. VI, p. 192
Pruvost IV p. 419
Pry. VIII p. 121
Psaros X, p. 476
Puccio. VIII, p. 418
Puggley VI, p. 469
Puglia. II, p. 42
Purvis. X, p. 289
Putnam. III, 366
Pymann Bell et Cie VI, p. 470; VII, p. 61
Pyson. V, p. 112

Q

Quarton. V, p. 83
Querhœnt et Cie (de) IV, p. 21
Quillet. V, p. 482
Quintin. IX, p. 540

R

Rabe. VI, p. 275, 522
Rabère. IX, p. 208
Rabin. IX, p. 506
Raboutet. VIII, p. 441
Rach. III, p. 445
Racine. X, p. 80
Radford et Cie. VII, p. 65
Radimiri. X, p. 794
Rae. VI, p. 303
Raffard. II, p. 27
Raffineries de St-Louis. V, p. 243; VI, p. 188, 300; VII, p. 434, 528
Raffineries des Sucres de Sinigaglia. X, p. 640
Raffineries d'Halifax. III, p. 606
Raggio. I, p. 65; V, p. 606
Ralli frères. V, p. 128, 682 ; VII, p. 414
Rambas. V, p. 242
Randisch. I, p. 380; II, p. 348
Randle. V, p. 118
Ratto. V, p. 696
Ratthion. III, p. 353
Ravaud. VIII, p. 603
Raymond. III, p. 445
Raymond et Reid. VII, p. 329
Razeto. I, p. 65
Reard. IX, p. 261
Reaffirming Railroad C°. IV, p. 192
Réassureurs. III, p. 458 ; IV, p. 535
Recagno. p. 787
Réclamateurs. I, 610 ; III, p. 326, 606, 670 ; IV, p. 161 ; V, p. 489 ; VI, p. 42, 150, 166 ; IX, p. 512
Reculoux. I, p. 53
Redeuil. IV, p. 403
Rees. V, p. 16
Reessing et Cie. X, p. 264
Reget. II, p. 446
Reggio. V, p. 517
Regnault et Cie. III, p. 576
Reid C°. II, p. 193 ; IV, p. 571 ; VIII, p. 702
Reinertsen. III, p. 727
Reinhardt. II, p. 562 ; IV, p. 39 ; V, p. 502 ; VI, p. 673
Reis. IV, p. 88
Reischer. X, p. 462
Renault. II, p. 163
Renezé. X, p. 72, 402
Repetto. V, p. 694
Reppen. II, p. 600
Reuwich et Cie. III, p. 692
Revello. V, p. 245
Rew-Kingdon et C°. I, p. 536
Reynard. VI, p. 450, 535
Reynaud. II, p. 697
Rhyssel. IV, p. 89
Ribalta. IV, p. 309
Ribard. II, p. 543
Ribe. IV, p. 544
Ricci. VI, p. 83
Richard. V, p. 249 ; VI, p. 561
Richard et Cie. VII, p. 575
Richard fils. II, p. 331
Richard Hanse et Cie. III, p. 478
Richard J. Windsor. V, p. 674
Richard Neverson. I, p. 537
Richards. VII, p. 173
Richards et Cie. III, p. 217
Richardson. IV, p. 449 ; VII, p. 437 ; IX, p. 213, 220
Richards Vinci et Cie. IV, p. 340
Richarme. X, p. 917
Riches. I, p. 647
Richter et Cie. II, p. 580
Rickx. III, p. 70
Riessen frères. III, p. 208
Rimet. V, p. 17
Riot. II, p. 538 ; VII, p. 641
Riotteau. I, p. 465 ; IV, p. 398, V, p. 189
Risch. II, p. 63
Rispal. II, p. 168
Rissa. III, p. 371
Rissoi. II, p. 735
Ritson. IX, p. 35
Ritter. X, p. 33
Rivière. III, p. 407 ; VI, p. 20
Rizerie Saint-Joseph. VIII, p. 129
Robaglia. IX, p. 131
Roberson et Cie. III, p. 576
Robert. I, p. 474
Robert Carr. III, p. 462
Robert Lafon. III, p. 589
Roberts. IX, p. 433
Robertson. II, p. 202
Robin Rondel. IX, p. 220
Robinson. II, p. 344
Robson. I, p. 645
Rocha frères. IV, p. 690
Roche et Cie. IV, p. 165
Rochow. V, p. 247
Rodenberg. I, p. 526
Rodocanachi. III, p. 67 ; VI, p. 710
Rodrigues. X, p. 182
Rodriguez. IX, p. 74, 283
Rœderer frères. III, p. 706
Roger. IX, p. 471
Roggenhamp et Cie. VI, p. 86
Romalla. III, p. 288
Romand et Vernazza. I, p. 121
Ronaldson. IV, p. 189
Rontaunay (de). III, p. 159
Ronnewig. II, p. 611
Rook. VI, p. 303
Roorgeck. VI, p. 33
Roorycb. VII, p. 412
Ropars. VII, p. 412
Ropner et Cie. VII, p. 421
Rorthals Altes. IV, p. 471
Rose. II, p. 62, 726 ; III, p. 48, 297, 572, 594, 672 V, p. 47, 480 ; VII, p. 387 ; IX, p. 580 ; X, p. 289
Roselli. V, p. 396
Rosenbacher. II, p. 56
Rosemberg. II, p. 351
Ross et Duncan. I, p. 537
Rossi Manificat et Cie. I, p. 310 ; III, p. 667
Rotterdamsche Lloyd. VII, p. 463
Roturier. VI, p. 28
Rouillier. X, p. 405
Rouillon Marini et Cie. VI, p. 670
Rouo-Lauria. III, p. 97
Rouquié. II, p. 292
Roure. V, p. 463
Rousseau. I, p. 34 ; V, p. 215 ; X, p. 401
Rousset. III, p. 712
Rouville. II, p. 292
Roux. VIII, p. 68
Rouzaud fils. III, p. 579
Rowland. III, p. 718
Roy. I, p. 138 ; VII, p. 162, 675 ; IX, p. 736 ; X, p. 66, 218
Royal Exchange Shipping Cy. I, p. 165 ; IV, p. 336
Royal Mail Steam Packet C°. III, p. 329
Royal Stock Exchange Cy. IV, p. 177
Royan-Kremer. VI, p. 407
Rozier et Cie. III, p. 669
Rubattino. I, p. 5 ; II, p. 324, 542, 730
Rudders et Cie. III, p. 754
Rumpf. II, p. 568
Rurtz. III, p. 90
Russe. IX, p. 11
Ruyen et Cie. V, p. 118
Ruys et Cie. III, p. 615 ; VIII, p. 532 ; IX, p. 583
Ruyter. III, p. 737
Ryckart. X, p. 446
Ryfin. I, p. 117 ; II, p. 129
Rypens frères. II, p. 539

S

Saadallah Bey Hallabo. IV, p. 464
Sabaros. II, p. 286
Sabradelli. II, p. 314
Sadewaser. VIII, p. 665 ; IX, p. 30 ; X, p. 562, 752
Saeker. III, p. 743
Sainte Catherine Docks Cie. VI, p. 703
Saint frères. VI, p. 515 ; VIII, p. 641 ; X, p. 147
Salettes. VI, p. 256; X, p. 561
Salmon. I, p. 59
Salomon et Levy. VIII, p. 326
Samuel. III, p. 75

Samuel Barrow brothers. VII, p. 169
Samuel et Friedeberg. VIII, p. 704
Sanchez. VII, p. 542
Sand. V, p. 423
Sanders. II, p. 452 ; V, p. 4816 VIII, p. 654
Sangster. IX, p. 70
Sanguinetti. IX, p. 8
Sansinena et Cie. VIII, p. 387 ; IX, p. 63
Santaholma. IX, p. 170
Sape. IX, p. 232
Sapetoff X, p. 186
Satin. II, p. 506 ; III, p. 277
Sautereau. IV, p. 675 ; X, p. 253
Sauvage. II, p. 308
Sauvaigne. VIII, p. 418
Sauvanet. II, p. 8
Sauvestre. V, p. 51
Sauze. III, p. 448 ; V, p. 669
Savare. VI, p. 441 : IX, p. 18, 471
Savaresse. II, p. 742
Savon frères. V, p. 213
Scaramanga Manoussi. I, p. 47 ; IV, p. 174 ; VIII, p. 563 ; X, p. 80
Scarff. III, p. 627
Scarpa. IV, p. 580
Scelle. II, p. 453
Schaeffer. X, p. 244, 754
Schamasch. IX, p. 236
Scheader. X, p. 25
Schiaffino. II, p. 465 ; V, p. 695 ; IX, p. 777 ; X, p. 28, 353, 457, 652
Schiff. IX, p. 575 ; X, p. 90
Schilling. VII, p. 593
Schimpf. IX, p. 132
Schintz et Cie. VIII, p. 534
Schlœsing frères. IX, p. 181
Schlyter. IX, p. 787
Schmidt. III, p. 339, 421
Schmidten. V, p. 658
Schmierer. I, p. 615
Schmitt. IX, p. 181
Schœrff. X, p. 785
Schoffer et Cie. X, p. 619
Schongaard et Cie. II, p. 355
Schottey. IV, p. 30
Schoppin. I, p. 521
Schrevens-Fillet. III, p. 82
Schroder frères et Cie. I, p. 640
Schuchard et Cie. IX, p. 66 ; X, p. 309
Schul. IV, p. 460
Schulmann. V, p. 396
Schulter. VIII, p. 279
Schultz. III, p. 735 ; VIII, p. 25
Schwalbe. V, p. 251, 253
Schwob. VIII, p. 668
Schwot. VI, p. 447
Schwack. VI, p. 51
Sclater X, p. 288
Scopinich. X, p. 106
Scorfi. X, p. 352
Scorgie. II, p. 700
Scorza. V, p. 694
Scott. I, p. 337 ; IV, p. 457
Scotto. II, p. 531 ; IV, p. 628
Scoubar. II, p. 295
Sébénico. VIII, p. 15
Sébile. IX, p. 734
Sécurité. V, p. 165
Seguro. IX, p. 7, 120
Ségovia Cuadra et Cie I, p. 626
Sehl. IX, p. 732
Seibe et Cie. III, p. 610, 753
Semeling et Nouteau. VI, p. 559
Semensen. IV, p. 531
Seminario et Cie. IX, p. 569
Sending. V, p. 360
Serpette. I, p. 581
Seray-Ducoureau et Cie. IX, p. 137
Serraing aud Sons. VI, p. 702
Serro. VIII, p. 530
Serrure. IX, p. 459
Servel et fils. II, p. 706
Servian et Cie. VI, p. 131
Service. IX, p. 22
Service de la Navigation. II, p. 23
Sevastopulo et Cie. VIII, p. 561
Seymo. VI, p. 650
Sferuzza. VIII, p. 716
Share Steamship Cy. X, p. 292
Sharp. V, p. 217
Shaw. II, p. 71 ; III, p. 75
Sheader. V, p. 339 ; VII, p. 514
Sheriff. X, p. 628
Sherwood. VII, p. 389
Shachan. VI, p. 316
Sheppard I, p. 166
Shield. X, p. 253
Ship's Small damage Ins. Co. V, p. 86
Sieberg. VIII, p. 668
Siedenburg. III, p. 458
Siegfrired. III, p. 289
Siegfried Pels. IX, p. 571
Siemers et Cie. III, p. 737
Siveteau. III, p. 577
Silva (da.) IV, p. 498
Silva et Cie. X, p. 194
Simonds. I, p. 142, 497; II, p. 310 ; III, 414 ; IX, p. 580
Simmons Hardware Cy. III, p. 346
Simon. II, p. 34, 35 ; V, p. 353 ; VI, 192 ; VIII, 272, 282, 548 ; IX, p. 178, 705
Simon Bouchotte et Cie. I, p. 354
Simon (Ch.) III, p. 51, 163
Simon et Crevel. VII, p. 14
Simons. X, p. 89
Simonsen. III, p. 643 ; IV, p. 78
Simpson. IX, p. 262, 750
Sinclair. VII, p. 575
Siraud. III, p. 615
Skintis. X, p. 343
Skram. V, p. 570
Slater. VI, p. 436
Sloman. V, p. 630
Smiles. II, p. 16
Smit. VIII, p. 140
Smith. I, p. 356 ; II, p. 726 III, p. 17, 362 ; V, p. 386 ; VII, p. 567
Smith et Cie. V, p. 661
Smith Allan Brown. X, p. 439
Smith Hille. VI, p. 470 ; VII, p. 61
Smurthwaite. X, p. 465
Snyers et Cie. III, p. 79
Soccola. IV, p. 630
Société anonyme Anglo Belgian Steam Towing Cy I, p. 544
Société anonyme Bâdoise. X, p. 471
Société anonyme d'armateurs. III, p. 72
Société anonyme d'assureurs et armateurs pour le remorquage et le sauvetage. I, p. 544
Société anonyme de Maas. I, p. 543
Société anonyme de Navigation royale Belge Sud-Américaine. IV, p. 455
Société anonyme de Remorquage à hélice. IV, p. 88 ; X, p. 473
Société anonyme de Remorquage et transport sur eaux intérieures. I, p. 644
Société anonyme de la Raffinerie de Chantenay. IV, p. 531 ; VI, p. 659
Société anonyme des chemins de fer économiques. III, p. 79
Société des Forges de Denain et d'Anzin. VI, p. 274
Société anonyme Handelsereiniging. IX, p. 591
Société anonyme La Fédérale. V, p. 392
Société anonyme La Maritime belge. V, p. 393
Société Burlage Shumaker. VIII, p. 618
Société Commerciale d'affrétement. X, p. 248
Société Commerciale de Commissions et d'affrètement. IX, p. 515
Société Commerciale de Nice. I, p. 588
Société d'assurances de Porsgrund. X, p. 800
Société d'Assurances pour le Remorquage. V, p. 688
Société d'assureurs. VII, p. 344
Société de Batelage de Toulon. VI, 641
Société d'éclairage et de chauffage par le gaz. IX, 775
Société de Lambardemont. IX, 481
Société de Navigation Belge-Américaine. III, p. 615
Société de Navigation Det Forenede Dampskibselskabe. V, p. 698
Société de Navigation Gle Italienne. I, p. 65
Société de Remorquage. VII, p. 705 ; IX, p. 262, 748 ; X, p. 87
Société de Remorquage à hélice. I, p. 642
Société de Remorquage Anglo-Belge. I, p. 642
Société des Aciéries d'Angleur. VIII, p. 393
Societé des Ateliers et Chantiers de la Loire. IX, p. 193
Société des Batignolles. V, p. 130 ; VI, p. 576 ; VIII, p. 171
Société des Carrières de Chem-

tom. VIII, p. 526
Société des exportateurs des figues de Villanova de Portimas. IX, p. 728
Société des Grands Moulins de Corbeil. III ; p. 288 ; VII, p. 25
Société des Magasins Généraux. VIII, p. 687
Société des Minoteries de Marseille. I, 598
Société des Remorqueurs Belges. III, p. 534
Société des Remorqueurs et Sauveteurs Gantois. IX, p. 762
Société d'Exportation des volailles. VIII, p. 54
Société Duranona V. P. Gandaris. IV, p. 472
Société Dyle et Bacalan. VIII, 154, 398, 532
Société Fellizano et Peirano. X, p. 362
Société Générale. IX, p. 145; X, p. 146
Société Générale des Remorquages des ports de Marseille. IX, p. 185
Société Générale des Transports Maritimes. V, p. 660 ; VII, p. 304 ; X, 197
Société industrielle et commerciale de bois et pavage en bois. VII, p. 8
Société Italienne. IV, p. 582
Société italo-américaine pour le pétrole. IX, 79
Société John Kockerill. III, p. 4 5 ; IV, p. 83, 453, 455 ; V, p. 110 ; VI, p. 82, 322, VIII, p. 131.
Société La Providence. X, p. 488
Société La Vieille Montagne III, p. 758
Société Ligurienne Lombarde. IV, p. 582
Société L'Economie. V, p. 519
Société maritime Algérienne. X, p. 207
Société maritime de Biscaye. VII, p. 603
Société Marseillaise. V, p. 58
Société mutuelle Camogliese. IX, p. 290, 294 ; X, p. 652
Société mutuelle Fiducia Ligure. IX, p. 626
Société navale de l'Ouest. III, p. 639 ; IV, p. 293 ; V, p. 227, 384 ; VI. p. 170; VII, p. 391 ; VIII, p. 519 ; IX, p. 734.
Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée. III, p. 530.
Société ottomane de change et de valeurs. VII, p. 464
Société Van Harwegen en deens Breems. IV, p. 19, 469
Société Van Sloock. VI, p. 91
Société Ve Babeuf. VII, p. 392
Soetens. IV, p. 662
Sohne. eV, p. 178
Solari. II, p. 428, 465 ; IX, p. 622
Soleiman Khouri. III, p. 54
Somme. IV, p. 78
Sonds. I, p. 519
Songe. V, p. 409
Soula. IV, p. 558
Soum. I, p. 503
South Boston Iron C°. II, p. 189
Souza et Cie. IV, p. 698
Spadina. II, p. 684
Spain. VII, p. 705 ; IX, p. 185
Spannuth. III, p. 753
Spiers. I, p. 356 III. p. 17
Spigelberg. I, p. 394
Spiller. I, p. 537
Spiro Cruscio. X. p. 321
Spivelli. II, p. 464
Sposck. IX, p. 266
Spraigne. II, p. 189
Stacey. II, p. 420 ; III, p. 546
Stadelman. I, p. 377 ; II, p. 272
Standard (Le). II, p. 1:3
Standard Marine Insurance C° IV, p. 177
Stap. V, p. 268
Stavely. I, p. 22, 489
Stavridès. I, p. 625
Steamboat Ferry and C°. V, p. 279
Steam Pacific Navigation Cy. V, p. 74
Steel. I, p. 583
Steel and Son. III, p. 465
Steel brothers et C°. IX, p. 575 ; X, p. 90
Steel Young. VI, p. 513 ; X, p. 276
Steimmain et Ce. VII, p. 64
Stellmann et Cie. II, p. 428
Stephen. II, 25 ; III, p. 743
Stephens. III, p. 220, 608 ; VII, p. 656
Stephens et Hawson. X, p. 327
Stephens et Mansons. VII, p. 143
Sterra Zlyn et Cie. II, p. 476
Stevens. I, p. 634
Stevenson C° III, p. 468
Stevis et Cie. IV, p. 153
Stewart. I, p. 393 ; II, p. 706 ; VII, p. 24, 603 ; VIII, p. 365
Stewenson. VI, p. 56
Stokkebye. III, p. 355
Stragni. IV, p. 462
Stranack. IV, p. 460
Stratfort. I, p. 151
Straus. II, p. 702 ; III, p. 54, 177, 565 ; VII, p. 117
Streater. V, p. 124
Stuart. VIII, p. 36
Stuart et Cie. VI, p. 703
Stuart Williams et Cie. III, p. 620
Stumore. II, p. 581
Stumore et Cie. VIII, p. 414 ; X, p. 269
Stumore Weston et Cie. II, p. 722
Stuyt et Cie. IX, p. 709
Suart. VII, p. 679.
Suhr. V, p. 251
Sullivan. IV, p. 193
Sultan frères. VII, p. 371
Sundbye. VII, p. 8
Sundstrom. V, p. 423
Sun Mut. Ins. C°. I, p. 631
Surman et Fils. V, p. 249
Svend Thomsen. II, p. 604
Svensen. II, p. 29
Sverdrup. II, p. 62, 726
Svinhufvud. X, p. 598
Swain. VII, p. 317
Swansea. III, p. 748
Symon. VII, p. 659
Syndicat d'exploitation des Charbons français. I, p. 513 II, p. 410 ; V, p. 239
Syndic Archangelos. IX, p. 285
Syndic Baxter et Cie. I, p. 537
Syndic Bouraine. V. p. 614
Synodinos. IX, p. 286

T

Taconet. IX, p. 190 ; X, p. 580, 700
Tadogen. IX, p. 259
Talva. III, p. 618
Tamelaire. II, p. 481
Tampe. VII, p. 444
Tamvaco. VIII, p. 149
Tan-Chaï. I, p. 640
Tandonnet. III, p. 675 ; VII, p. 242
Tanerneret fils. X, p. 159
Taoez. II, p. 67
Tarbell. IV, p. 336
Tardieu. I, p. 602 ; VIII, p. 109, 116, 696; IX, p. 504
Tardy. I, p. 56
Tarée. I, p. 155
Tarefil. VI, p. 327
Tarrine. II, p. 129
Tas et C°. I, p. 245
Tassino. I, p. 119
Tatersault. III, p. 17
Taverne et fils. IX, p. 464
Tayac et Cie. IV, p. 411
Taylor. II, p. 390 ; IV, p. 523 ; VII, p. 172.
Taylor et Cie. IX, p. 575
Taylor Sons et Cie. IX, p. 250
Telloglou. X, p. 480
Tellofsen. VIII, p. 88
Temperley et Cie. IX, p. 61
Temperly Steam Shipping Cy. X, p. 327
Tesdorpf. X, p. 168
Tesnière. IV, p. 286
Tesoriere. X, p. 110
Tesson. III, p. 273
Testa. X, p. 646
Teurterie. X, p. 415
Tharsis Sulphur and Copper C°. VII, p. 173, 330
Thibaud. I, p. 239 ; V, p. 126
Theis. IX, p. 28
Théophanopulo. VII, p. 78
Thévénard. III, p. 577
Thieullent. III, p. 90 ; V, p. 475
Thioile. II, p. 6.7
Thœni. VIII, p. 603
Thomas. I, p. 615 ; II, p. 521, 587 ; V, p. 26; VII, p. 585
Thomas Harrison et Cie. II, p. 712
Thomassen. VII, p. 360
Thomas John. II, p. 291
Thompson. I, p. 49 ; II, p. 40, 762 ; V, p. 582 ; VI, p. 56
Thomson. III, p. 177 ; V, p. 84
Thomson, Dicke and C°. V, p. 261
Thorbjobsen. IV, p. 634 ; V, p. 413

Thormann. VII, p. 248
Thorp. III, p. 604
Thorsen. III, p. 572; IX, 152 ; X, p. 152
Thygesen. II, p. 606
Thost. III, p. 401
Thranchemet. III, p. 65
Thuring. III, p. 101
Tible. III, p. 164
Tilman. VIII, p. 587
Timm. IV, p. 322
Tindale. IX, p. 203, 239
Titcombe. IX, p. 60
Tobias in Bkare Weser. V, p. 680
Tobie et Cie. VI, p. 198
Tom. III, p. 620
Tompson. III, p. 30
Tonietti. II, p. 132
Tornerhselm VI, p. 328
Touache. VI, p. 144
Touchard - Lallemand. IV, p. 512 ; VII, p. 140, 149, 153, 155.
Touchet. II, p. 8
Toulousan. I, p. 380
Tourné. VII, p. 19
Toutin. VIII, p. 40
Tramer. III, p. 186
Tralotti. IX, p. 581
Transatlantic Cy. I, p. 388
Transports maritimes. III, p. 181
Trat Leopold. X, p. 82
Traub. III, 300, 543
Treichler. IX, 36, 719
Tricaé. VI, p. 597
Tricon. I, p. 513 ; II, p. 410
Trogh. VI, p. 573
Trombetta. II, p. 265; III, 659; X, 352
Troop. V, p. 128
Trystram et C°. IX, p. 716, 732
Tschusof. X, p. 186
Tsiropinas X, p. 608
Tully. I, p. 162
Turcat et Gaubert. VII, p. 317
Turnbull Scott. IX, p. 581
Turpin. II, p. 65
Turquet. II, p. 322
Tweede associatieter Zee assurantie. IV, p. 99
Tweedy et C°. VI, p. 414; VII, p. 328 ; IX, p. 213, 220
Twelves et Cie. VI, 81
Tyck. X, p. 473
Tyman and C° IV, p. 472
Tymann, Bell et C° VIII, p. 377
Tyne Improvement commissioners X, p. 460
Tyneside Engine Works. X, p. 292

U

Ubbelhode III, p. 753
Union des remorqueurs belges. I I. p. 221; V. p. 692
Union Insurance Cy ; I, p. 388
Union Maritime Insurance Cy. IV, 457
Uzielli et Cie. II, p. 43

V

Vacarezza. IX. p. 502
Vacongne V, p. 610
Vagliano. III, p. 597, 718
Vaisse et Cie. IV, p. 437, VIII, 105; X, 606
Valéry frères. I, 41
Valette. X, p. 785
Vallace Stout et Cie. II, p. 726
Valle. II, p. 587
Vallée. IV, p. 625
Vally. IX, p. 500
Valois. III, p. 341
Valore. I, p. 59
Vananatzas VIII, p. 105
Van Baelen Strominger IV, p. 165
Van Baylen III, p. 92; V, p. 119; VI, p. 574
Van Berries II, p. 453
Vancauwenberghe. IV, p. 25, 153, 665
Van der Bœke. I, p. 391
Van der Broock. III, p. 465, 753; IV, p. 450; VII, p. 72
Van der Laet et Cie. II, p. 344
Van der Made. VIII, p. 438
Vanderspar et Cie. VII, p. 447
Van der Keden. IX, p. 72
Van der Taelen. IX, p. 259
Van der Taelen. V, p. 358
Van Dugnen. VIII, p. 124
Van Duyn et Cie. VIII, p. 414, 559
Van Dyck. VIII, p. 131
Van Gend. III, p. 344.
Vangohechen et Cie. IV, p. 279
Van Hal. III, p. 357
Van Harten. I, p. 523
Van Hobohen et Cie. VIII, p. 460
Van Leke. I, p. 50
Van Mœnen. III. p. 465, 753 ; IV, p. 450 VII, p. 72
Van Mindem. X, p. 283
Vannorbecke. V, p. 560
Van Praet. X, p. 624
Van Praeyenhoven. X, p. 628
Varet. X, p. 55
Varvarigos. VII, p. 75
Vasco. VIII, p. 79
Vasilakis. IX, p. 310
Vassalo. II, p. 733; IV, p. 313
Vassiliadis. VII, p. 51
Vaughan. V, p. 656
Velay. X, p. 411
Verany. X, p. 357
Verdeau et Cie. X, p. 50
Verdier. VII, p. 367
Verdi et Polonio. VIII, p. 424
Vereenige Schroefsleepdients. V, p. 101
Vereinigle Bugsir Dampfschifarts Gesellschaft. VI, p. 194
Verel. VIII, p. 604
Verhaerem. III, p. 757
Vermeiren. III, p. 221
Verminck. VII, p. 321 ; VIII, p. 48, 615
Vernaison. IV, p. 569
Vernaudon. IV, p. 59, 612 614
Vernazza ainé. III, p. 594
Verrier. V, p. 72
Verspreuwen. II, p. 67, 587 IX, p. 581
Vve Audrain. IX, p. 537
Vve Bildo. VIII, p. 551
Vve Garrigue. VIII, p. 675
Vve Gauthier. VIII, p. 19
Vve Gillegot. VIII, p. 131
Vve Grenier. IX, p. 469
Vve Revest. VIII, p. 562
Vve Siffredi. IX. p. 549
Vve Viola Villa. VIII, p. 562
Viaud. III, p. 24
Vieira Perdigao. I, p. 650, 652
Viel. X, p. 780
Victor Depas. III, p. 54
Viguier. II, p. 16
Vilis Polizzi. III, p. 229
Villa. III, p. 766 ; IV, p. 337, 654
Ville d'Anvers. IV, p. 450
Ville de Lyon. VI, p. 585
Ville de Rouen. III, p. 529 ; V, p. 33
Ville du Hâvre. III, p. 700
Vincent. II, p, 31 ; III, p. 531 ; IV, p. 555
Vinning. VIII, p. 675
Violette. II, p. 29
Violle. IX, p. 220
Viot. V, p. 652
Viscetich. II, p. 543
Visdeloup. IX, p. 474, 476
Vitiello. X, p. 617
Volani. X. p. 601
Volboudt. II, p. 258
Volika. X, p. 476
Volker. II, p. 471
Vonderbecke. V, p. 118
Von Schell. II, p. 451
Vooght (De). III, p. 84

W

Waage. VII, p. 149, 153, 155
Wachsmuth. III, p. 735
Wacongne. IX, p. 5
Wade Sons C°. IV, p. 445
Wagner. II, p. 5 8
Wahlstrom. X, p. 180
Walford et Cie. I', p. 74 ; III, p. 89 ; V, p. 53
Walker. IX, p. 583
Wallemberg. I, p. 483 ; IV, p. 8
Waller frères et Cie. I, p. 517; II, 22, 46 ; III, p. 30, 205, 569 ; IV, p. 626 ; VI, p. 414, 556 ; VII, p. 143, 570, 656 ; VIII, p. 320, 323 IX, p. 212, 551 ; X, p. 388
Walter Mac Elivraith. I, p. 46
Ward. III, p. 218, 745
Warden. II, p. 352
Wasmulh. I, p. 64
Watpie. IV, p. 78
Watson. IV, p. 174 ; V, 372 ; VI, p. 152, 302 ; VII, p. 541; IX, p. 727
Watson et Taconet. VIII, p. 79
Wats, Ward et Cie. IV, p. 129, 447 ; VI, p. 88
Wautier et Cie. IX, p. 170, 531
Weber. IV, p. 306
Weber et Cie. III, p. 3 8
Weberweg. II, p. 70 ; III, p. 617
Webler. IX, 4 2
Wedekind. VI, p. 585
Weerdt. IV, p. 455
Wehrmann. II, p. 453

Wendelin. I, p. 636
Wendt et Cie. III, p. 458
Werspreuven-Willmotte. III, p. 474
Wesmann. X, p. 100
Wessels. IV, p. 177, 575
Western Insurance Cy. VIII, p. 122
West Hartlepool. II, p. 63
Westrup. V, p. 683
Weyer. III, p. 344
Wheatley et Cie. VI, p. 422
Wheyte. VIII, p. 54
While et Cie. X, p. 296
Whimster et Watson. X, p. 95
Whittevay. IV, p. 529
Whitwill and Sons. IV, p. 41
Whyle. VII, p. 702
Wiener. II, p. 383
Wieting. II, p. 296
Wietze Schnitema. IV, p. 88
Wigimoud. VIII. p. 32
Wil. VIII, p. 513
Wildebord. VI, p. 561
Wilhelm Amsinck et Cie. II, p. 47
Wilhem Pott. VI, p. 194
Wilhes. III, p. 700
Wilkampl. II, p. 476
Wilkens. II, p. 711
Wilker. II, p. 650
Wilkes frères. I, p. 253
Willaerts frères. II, p. 589
William Baker. II, p. 725
William Bilbam. VI, p. 8
William Crundal et Cie. III, p. 749
William et Cie. VI, p. 467
William Hamilton et Cie. V, p. 254
Williams. I, p. 166 ; II, p. 448 ; III, p. 32, 310 ; IV, p. 26, 625 ; VII, p. 155 ; VIII, p. 701; IX, p. 25, 455; IX, p. 466
Willentz et Cie. VIII, p. 127
Willermann. IX, p. 552
Willis. VII, p. 419
Wills. VI, p. 448
Wils Manché et Cie. IV, p. 464
Wilson. IV, p. 446, 462 ; X, p. 471
Wilson fils et Cie. VII, p. 242
Wilson Harraway. II, p. 191
Wilson Sons et Cie. III, p. 326
Wiltington. VI, p. 324
Winchester Steamship. I, p. 635
Windesheim. X, p. 20
Windsor. V, p. 249
Wing. VIII, p. 438
Winter. II, p. 67
Wisnom. VII, p. 588
Wite. IV, p. 582, 583
Witham and Sons. IV, p. 558 ; VIII, p. 306
Withe. VI, p. 84, 581
Withoff et Cie. IX, p. 584
Wœst Ward. II, p. 147
Wolh. VIII, p. 440
Wolff. VIII, p. 157
Wolter. X, p. 435
Wolter et Lebret. X, p. 161
Wood. III, p. 706
Woods. VIII, p. 48, 645
Woodward (the). III, p. 760
Woolf. VI, p. 703
Woorkman Clarck et Cie. III, p. 177, 565 ; VII, p. 117
Worms. IX, p. 28
Worms et Cie. III, p. 712 ; IV, p. 200
Worms Josse et Cie. VII, p. 2 113 ; X, p. 220
Worton. III, p. 750
Worth et Cie. VI, p. 54
Woussen et Cie. VII, p. 38 520
Wright. I, p 349 ; III, p. 605
Wright frères et Cie. III, p. 214
Wug. IX, p. 728
Wylo Cy. V, p. 87

Y

Ybarra (de). IV, p. 472
Young. I, p. 388 ; III, p. 87, 282 ; VI, p. 156
Yruretagoyena. VII, p. 426
Yvers. VII, p. 580

Z

Zafiropulo. X, p. 388
Zafiropulo et Zarifi. VII, p. 570 ; VIII, p. 320
Zakaraki. II, p. 78
Zambelli. V, p. 691
Zarifi. X, p. 388
Zeigler. III, p. 760
Zerilli. VII, p. 459
Zermati. VII, p. 668
Ziesmer. X, p. 473
Ziesmer et Cie. III, p. 613
Ziewit et Cie. II, p. 479
Zighomalas. X, p. 476
Zizold. III, p. 740
Zoder. IX, p. 566
Zouros. IX, p. 210

TABLE DU NOM DES NAVIRES

A

Abbatsford. IV, p. 153
Abeille. III, p. 15
Abeille N° 3. IV, p. 542
Abeille N° 9. X, p. 161, 244, 754
Abeille N° 10. X, p. 435
Aberfeldy. IX, p. 172
Abergrange. III, p. 473
Abington. VIII. p. 124, 398 ; IX, p. 264
Abraham. IX, p. 500
Abydos. V, p. 364 ; IX, p. 48
Acaster. X, p. 294
Achille. I, p. 247
Activ. X, p. 632
Ada. X, p. 296
Adam II, p. 471
Adélaïde. VII, p. 51
Adèle et Georges. I, p. 30
Adèle. VIII, p. 67 ; IX, p. 244
Adelphi-Couppa. IV, p. 656
Adganaes. IV, p. 78
Adolf. IV, p. 8
Adolph. I, p. 483
Adolphe. III, p. 208
Adolphe-Thiers. VI, p. 30
Adour. III, p. 149
Adria. VI, p. 43
Adriana. IV, p. 187 ; V, p. 97
Adriatico. II, p. 524
Adrien David. I, p. 240
African Prince. I, p. 53, 488
Afrique. IV, p. 70, 143 ; V, p. 181
Afroessa. IV, p. 696
Aghios-Joannis. III, p. 67
Aghios-Nicolaos. II, p. 767
Agnesino X, p. 617
Ahsbrooke. I, p. 109 ; II, p. 389
Aïdar. III, p. 597 ; VI, p. 712
Aimable Lucie. II, p. 172
Aimée. II, p. 432 ; III, p. 171
Aimée-Emmanuel. X, p. 72, 402
Aimée-Marie-Victoire. X, p. 250, 770
Aina. X, p. 635
Aira-Force. IX, p. 247
Ajaccio. III, p. 720 ; IV, p. 142
Ajax. VII, p. 445
Albany. VII, p. 331
Albert. V, p. 360
Albertine. VI, p. 676
Albis. II, p. 453
Aldborough. VI, p. 307
Aldembourg. VII, p. 599
Aldersgate. VII, p. 319, 410
Aleppo. II, p. 32
Alert. VI, p. 503 ; VIII, p. 436 ; X, p. 105
Alexandre IX p. 88
Alexandre-Laurence. X, p. 147
Alfred. IV, p. 398 ; V, p. 189
Algérie. VII, p. 68 ; X, p. 207
Alice. III, p. 338 ; VIII, p. 79, 542
Alice-Depeaux.. VI, p. 10
Aline. V, p. 219
Alise-Albert. IV, p. 286
Alix-Depeaux. V, p. 37
Allège N° 1. V, p. 55
Allemania. III, p. 434, 673
Allerton. IV, p. 182
Alliani. VI, p. 579
Allouby. VII, p. 287
Alma. VIII, p. 665 ; IX, p. 30 ; X, p. 562, 752
Almeda. IV, p. 335
Aloech. IX, p. 479
Alsace-Lorraine. IX, p. 64
Alsace. VIII, p. 692 ; X, p. 197
Alsatien. III, p. 147
Altona. V, p. 233
Alverton. III, p. 704
Amabile Caterina. III, p. 271
Amadis. II, p. 15 ; III, p. 404
Amaury. VI, p. 147
Ambelos. V, p. 39, 186 ; VII, p. 646
Amérique. VII, p. 555 ; IX, p. 25, 455
Amethyet. II, p. 417
Ami. I, p. 178
Amico. IV, p. 479 ; VI, p. 538
Amoor. V, p. 246
Amulet. IX, p. 262, 750
Anadyr. VI. p. 58 ; VII, p. 285, 463 ; VIII, p. 11
Anders-Dedekam. III, p. 348
Andréa. IX, p. 656
Angela-Maria. II, p. 666 ; V, p. 465
Angèle. I, p. 465
Angelo-Maria. III, p. 729
Anglo-India. V, p. 528
Anger-Head. IX, p. 580
Anjer-Head. VII, p. 64
Anna. II, p. 201 ; III, p. 604
Anna-Carolina. III, p. 637
Anna et Marie. IV, p. 690
Anna-Joséphine. IV, p. 52
Anne-Elisabeth. II, p. 460
Anne-Marie. IV, p. 413
Armi. III, p. 737
Armie. III, p. 101 ; VIII, p. 621
Antwerpen. VII, p. 593
Apolline-Emilie. VI, p. 576
Apollo. III, p. 675 ; VII, p. 242
Aquila. VI, p. 597
Arabia. VI, p. 451, 535
Aramis. X, p. 69
Arche d'Alliance. X, p. 173
Ardanrigh. IX, p. 22
Ardentien. III, p. 60, 683 ; V, p. 188
Ardmore. V, p. 693
Areué. IX, p. 787
Argo. III, p. 219
Argosié. III, p. 694
Arica. VI, p. 661 ; IX, p. 525
Arla. X, p. 632
Armathwait. IV, p. 97
Armenia. IV, p. 464
Armide. II, p. 9 ; III, p. 39
Armorique. IX, p. 508
Arnim. VIII, p. 585
Arrow. X, p. 725
Artemis. VIII, p. 383
Artésia. VIII, p. 418
Arturo. III, p. 297
Asama. VIII, p. 578
Ascalon. V, p. 82
Ashburne. II, p. 558

Ashdene. IX, p. 579
Ashley. X, p. 633
Asia. III, p. 316 ; IV, p. 309; X, p. 331
Asie. III, p. 720; IV, p. 142
Assomption. IV, p. 12
Assunta F. VIII, p. 430
Assunta-Marchese. IX, p. 783
Assyria. I, p. 5 ; II, p. 542
Aston-Hall. III, p. 461
Astréa. VI, p. 89
A. Strong. X, p. 292
Athlet. VI, p. 194
Atle. X, p. 180
Auckland-Castle. III, p. 718
Augerton. II, p. 562
August. VII, p. 140
Augusta. II, p. 190, 726; IV, p. 393
Auguste. VII, p. 62; X, p. 6
Aunis. VI, p. 688
Aurania. III, p. 95
Aurora. II, p. 47 ; IV, p. 416, 639
Australia. X, p. 296
Australian. II, p. 313
Austria. III, p. 218, 745
Autwerpia. II, p. 590
Avelina. IX, p. 201
Avenir. III, p. 153
Aventure. VI, p. 51
Avonport. III, p. 280

B

Bar D. III, p. 333
Bagdadi. IV, p. 437
Baptiste-Eugénie. VII, p. 412
Baring-Brothers. VIII, p. 334
Baron-Kemedy. IX, p. 736
Barosa. X, p. 601
Bartholomeo-Gagliardi. II, p. 428
Battistina Madre. II, p. 586
Barthilde. X, p. 163
Béarn. V, p. 660
Beauséjour. III, p. 105
Beeswing. I, p. 45
Beemah. VII, p. 287
Belarde. I, p. 161
Belgica. II, p. 590
Belgique. IV, p. 187
Belgrano. X, p. 588
Belgravia. III, p. 451, 535
Beliarden. IX, p. 605
Belle-Marguerite. II p. 538, VII, p. 631
Belle-Vue. I, p. 117 ; II, p. 129
Bell-Flover. II, p. 580
Bellingham. III, p. 228
Ben-Avon. II, p. 700
Benayo. V, p. 644
Benbow. III, p. 744
Benbrack. IV, p. 194
Benholm. VI, p. 451, 535
Beni-Carlo. VI, p. 650; IX, p. 7, 129
Benjamen. I, p. 491
Ben-Mackdin. III, p. 317
Ben-Voirlich. VI, p. 302
Ben-Ledy. IX, p. 531
Ben-Wyris. IX, p. 18
Beny. II, p. 521
Berengaria. IV, p. 449
Bernina. II, p. 724
Bertha. IV, p. 400 ;V, p. 680
Bessie. VII, p. 52
Bessie-Morris. VIII, p. 391
Biela. IV, p. 455; IV, p. 90 ; VII, p. 131
Bienvenue. II, p. 465
Bifrost. VI, p. 437
Bilbao. V, p. 81
Billow. IV, p. 582
Bima. II, p. 481
Bismarck. V, p. 251
B. Kemedy. V, p. 691
Blackhaps. VI, p. 316
Black-Sea. V, p. 377
Blanchland. VIII, p. 65
Blazer. VI, p. 72
Bléville. V, p. 652
Bleu-Jacket. IV, p. 54
Blythwoode. VI, p. 203
Bogaerts. II, p. 474
Bohémia. II, p. 56
Bolivar. X, p. 457
Bombay. V, p. 685
Bona. IX, p. 236
Bonnington. III, p. 65; VII, p. 122
Bonne-Mère. IX, p. 506
Bordeaux. I, p. 51
Bosforo. VI, p. 565
Bostonian. VI, p. 72
Bothwell Caske. VI, p. 479
Boyne. IX, p. 716
Brabo. VI, p. 313
Braïla. III, p. 67 ; V, p. 507
Branklan. VI, p. 422
Branbletye. IV, p. 474
Brantford-City. III, p. 364
Brazileiro. I, p. 349
Brelze. X, p. 722
Brésil. VI, p. 176
Breslau. IX, p. 557
Brestois. II, p. 26 ; V, p. 28 ; IX, p. 138
Bretagne. I, p. 148; III, p. 516 ; IV, p. 634 ; VII, p. 307
Breston. VI, p. 541
Bret-Walda. II, p. 670 ; VIII, 311
Briez-Ysel. III, p. 569
Brigella. IX, p. 61
Briha. I, p. 193
Brinio. III, p. 204
Bristienne. III, p. 578
Britannia. VII, p. 310, 664
British-Merchant. II, p. 339
British-Queen. IX, p. 36, 719
Brooklands. V, p. 337
Bryn-Glass. II, p. 576 ; VII p. 408
Burgundia. V, p. 664
Buschmills. X, p. 606
Buteshire. V, p. 695

C

Cachemire. VII, p. 81
Cadoxton. II, p. 165, 420; III, p. 20, 547
Caerleon. IV, p. 443
Cairndhu. III, p. 758
Cainglen. X, p. 186
Calabria. VII, p. 41 ; VIII, p. 423
Caland. VI, p. 198
Caldara. I, p. 127
Caledonia. VII, p. 44
Calédonie. VIII, p. 97
Calédonien. VIII, p. 363
California. II, p. 127
Calliope. IV, p. 307 ; VIII p. 112
Calliopi. X, p. 480
Calon. IV, p. 472
Calvados. I, p. 623; V, p. 572
Calypso. VI, p. 507; IX, p. 274
Camara. VIII, p. 115
Cambrai VII, p. 162
Cambodge. VIII, p. 710
Cambrian. V, p. 470
Cambrone. IX, p. 535
Camden. II, p. 146 ; IV, p. 129
Camrose. X, p. 415
Canada. VII, p. 169
Candia. II, p. 542
Canton. III, p. 532
Canute. VIII, p. 701
Capo-d'Istria. VIII, p. 596
Caradoc. III, p. 186
Caravelle. II, p. 659 ; III, p. 416
Carbone. IV, p. 339
Cardiganshire. I, p. 647
Carita L. X, p. 619
Carl. II, p. 144; V, p. 680
Carl-kahtkens. V, p. 683
Carlo-Paerio. VIII, p. 129
Carnmarth. VIII, p. 589
Caroline. VII, p. 688
Caroline-Victoire. VIII, p. 94 358
Carsica. II, p. 64
Cascapédia. III, p. 380
Castlegate. VIII, p. 390, 703
Castleton. X, p. 465
Castor. VII, p. 292, 250
Catania. II, p. 344
Catalonia. VII, p. 456
Catharina. IV. p. 103
Cavendish. IV, p. 157
Caxton. II, p. 515
Céladon. IX, p. 152 ; X, p. 152
Cella. III. p. 620 ; V. p. 103
Celte. X, p. 785
Celtic-Monarch. II, p. 50 ; IV, p. 177
Centurion. IX, p. 727
Cérès. II, p. 355 ; X, p. 264
Cerf. III, p. 443
César. I, p. 108
C'est-moi. V, p. 310
Ceto. V, p. 258
Chadwick. III, p. 332
Chaland n° 6. IV. p. 614
Champagne. III, p. 300, 543 ; V, p. 7 ; VII, p. 177
Charles. I, p. 30 ; X, p. 225, 411
Charles-Cotesworth. IX, p. 189 ; X, p. 747
Charles-Kundsen. VII, p 312, 439, 666
Charles-Maurice. V, p. 3 6
Charles-Quint. IV, p. 628 ; V, p. 139, 425 ; VI, p. 35, 590 ; VIII, p. 257, 258
Charlotte. II, p. 417
Chasseur. IV, p. 244
Château-Margaux. V, p. 127
Château-Yquem. III, p. 26 ; VI, p. 28 ; IX, p. 133
Châtelier (le). II, p. 309 III, p. 414
Chelona. II, p. 304 ; III, p. 18; V, p. 179
Chéribon. IV, p. 74

Chili. IX, p. 738
Chiklade VII, p. 170
Chilian. II, p. 190, 726; V, p. 489
Chillingham. II, p. 587
China. II, p. 170
Chingford. VIII, p. 365
Chittagong. III, p. 195
Chrisafo. V, p. 242
Christianborg. X, p. 636
Christine. VII, p. 441; IX, p. 772
Chusan. III, p. 589; IV, p. 163
Cid. IV, p. 629
City-of-Benarès. X, p. 439
City-of-Chester. I, p. 22
City-of-Hamkok. X, p. 439
City-of-Mecca. X, p. 439
City-of-Norwich. II, p. 187, 457
City-of-Panama. III, p. 164; VI, p. 661
City-of-Pékin. VI, p. 460
City-of-Philadelphia. III, p. 752
City-of-Verviers. IV, p. 187
City-of-Worcester. VII, p. 454
Claire-Angelvie. II, p. 298
Clan-Davidson. III, p. 746
Clandeboye. IX, p. 484
Clan-Graham. V, p. 507
Clan-Makensie. VIII, p. 386
Clan-Olgivie. III, p. 275
Clan-Kanold. VIII, p. 516
Clara-Siegheises. IX, p. 514
Claremont. VII, p. 15
Clarté. X p. 782
Cléopâtre. VIII, p. 418
Clôture. II, p. 154
Clytha. VII, p. 675
Coatham. VIII, p. 404
Cobija. VI, p. 168
Cochin. IV, p. 183
Cokennouth. VII, p. 287
Colbert. X, p. 621
Colette. X, p. 473
Collivaud. III, p. 92
Colombie. V, p. 629, 632
Colombo. X, p. 258
Colonia. VIII, p. 675; X, p. 17
Columbus. VI, p. 39
Comorin. II, p. 694
Compton. III, p. 90, 616
Comte-Bacciocchi. I, p. 507
Comte-de-Hainaut. III, p. 334
Comte-Joseph-Valery. IV, p. 651
Concellina. II, p. 84
Congo. II, p. 688; VII, p. 278; X, p. 787
Conquy. IV, p. 416
Conseil. VI, p. 419
Constance. III, p. 47; VIII, p. 359
Constantin Criaras. X, p. 476
Constantinos. IX, p. 517
Con-Amore. VIII, p. 157
Cora. VII, p. 683
Coral-Queen. VI, p. 204
Cordava. IX, p. 144; X, p. 116
Corfitz Beck Friis. IV, p. 89
Coriolanus. VI, p. 72
Cormorant. IX, p. 252
Corsaire. X, p. 405
Corse. II, p. 585; IV, p. 70, 113; V, p. 181
Cortese. IV, p. 79
Costa-Rica. VII, p. 577
Countess. VI, p. 712
Counten-Evelyne. VI, p. 559
County of York. IV, p. 548
Courrier (le). III, p. 263
Craigie-Burn. VI, p. 74
Crewington. VI, p. 706
Crown-of-Aragon. IX, p. 608
Cruiser. V, p. 683
Crystal. X, p. 460
Cygnus. X, p. 296
Cymro. II, p. 681; III, p. 190
Cyrène. VIII, p. 232

D

Dagmar. II, p. 710
Dagny. V, p. 548
Dakar. VIII, p. 16
Dâle. II, p. 204
Damara. II, p. 25, 27
Dana. IV, p. 52
Danemark. X, p. 576
Daniel. IX, p. 540
Daniel Steimann. III, p. 346
Danisch-Monarch. IV, p. 462
Daphné. VIII, p. 19
Darling Downs. IV, p. 176
Darwin. VIII, p. 393
Dauno. III, p. 263
Dauntlen. II, p. 726; IV, p. 573
Dauphin. VIII, p. 41
De-Drie-Gebrœders. V, p. 401
De-Forcade-La-Roquette. IV, p. 16
Delano. X, p. 2[illegible]8
Delfi. VIII, p. 716
Delmar. IX, p. 220
Denbigshire. VI, p. 167
Denia. VI, p. 152
Derwentdale. IV, p. 282; VI, p. 710; VII, p. 328; VIII, p. 702
Deux-Empereurs. I, p. 30
Deux-Sœurs. II, p. 261
Deveber. IX, p. 460
Diamond. V, p. 236, 343; VI, p. 7
Dido. III, p. 79
Dieppois. VII, p. 522
Dillberg. VI, p. 328
Dio-Fili. VIII, p. 105
Diolibah. IV, p. 440
Dihvaarschen. V, p. 685
Dithmarschen. VI, p. 202
Dom-Pedro. II, p. 654; III, p. 534; V, p. 637
Donau. VII, p. 2[illegible]2, 359
Donegal. II, p. 726
Don-Juan. IV, p. 662; VI, p. 405
Donnaï. V, p. 271, 275, 483
Dora. II, p. 44; IV, p. 231, 335
Dora Matteiws. III, p. 488
Dordogne. VIII, p. 305
Dotte el. V, p. 357
Dovenby-Hall. VI, p. 436
Drackenfels. I, p. 151; III, p. 704
Drie Gebroeders. IV, p. 88
Druentia. IV, p. 545
Dronning Sophie. V, p. 660
Drumfell. V, p. 495
Duc de Magenta. X, p. 55
Duc Terese. VI, p. 458
Duke of York. IX, p. 203, 239
Duncow. V, p. 112
Dunelm. V, p. 372
Duncan Grey. V, p. 494
Dundee Mélanie. IX, p. 714
Dunholme. IV, p. 447
Dunstanborough. III, p. 280
Duoro. VIII, p. 415
Dunkerquois. I, p. 117; II, p. 129
Dupleix. II, p. 137
Dupuy de Lôme. X, p. 20
Durley. III, p. 582; IV, p. 259; VIII, p. 6

E

Eagle. II, p. 726
Earl-of-Dumfries. II, p. 729
Eatsbourne. VI, p. 703
Edderside. IX, p. 578
Eddletorpe. VIII, p. 585
Eddystone. IV, p. 181
Edouard. X, p. 61
Edward. II, p. 611; IV, p. 586
Edward-Percy. VIII, p. 532
Effective. X, p. 25
Efthimios. IX, p. 304
Eiffel-Towers. VIII, p. 698; IX, p. 216, 492
Egle. II, p. 342
Egypt. I, p. 645
Egyptian-Monarch. II, p. 722; IV, p. 178
Ekolmen. III, p. 161
Elbe. X, p. 666
Elfrida. VIII, p. 377, 379
Eléonore. V, p. 217
Elger. V, p. 245
Elisa. VII, p. 618; IX, p. 137
Elisa-Anna. II, p. 532
Elisa-Oiilton. II, p. 340
Elisabeth-Allen. V, p. 83
Elisabetta. IV, p. 321
Elk. III, p. 748
Elleda. I, p. 153
Ellida. IV, p. 177, 575
Ellington. I, p. 584
Elly-Maria. X, p. 473
Elliot-Ritchie. V, p. 279
El-Maser. IX, p. 277
Elmina. X, p. 475
Elverhoé. III, p. 727
Emblem. III, p. 101
Emile. I, p. 44; IV, p. 690; VIII, p. 665; IX, p. 30, 730; X, p. 562, 752
Emile Duchemin. X, p. 69
Emili. X, p. 726
Emilia. VIII, p. 546
Emilios. IX, p. 301
Emma. VII, p. 367
Emmanuel. I, p. 34
Empress. I, p. 48; II, p. 194; VIII, p. 349
Enia. VI, p. 309
England. III, p. 72; V, p. 688
Englishman. X, p. 296
Enighed. II, p. 604
Envoy. II, p. 337
Eolus. III, p. 356
Epaminondas. I, p. 470
Eredegar. VI, p. 82
Erna. II, p. 712
Ernestine. III, p. 577
Eros. VIII, p. 706
Esk. VI, p. 306
Espérance. II, p. 326; IV, p. 144; VIII, p. 289; IX, p. 9

Esploratore. VI, p. 309
Espresso. III, p. 288
Espresso V. III, p. 608
Est. I, p. 117 ; II, p. 129
Estelly. II, p. 10
Esther. VIII, p. 162
Esther et Gabrielle. I, p. 50
Ethelbert. II, p. 335
Ethelburge. VIII, p. 5?8
Etoile-du-Sud. II, p. 1?1 ; IV, p. 675 ; V, p. 2?3
Ettreckdale. IV, p. 579
Eugen. I, p. 391
Eugénie. X, p. 103
Europe. III, p. 203
European. IV, p. 340
Euskaro. VI, p. 673
Euxène. V, p. 523 ; VI, p. 141 ; VII, p. 115
Evangéliste. II, p. 547
Evangelistria. V, p. 701 ; VI, p. 691
Eveline. IV, p. 181 ; VIII, p. 155
Evretis. I, p. 513 ; II, p. 410
Exe. VI, p. 152 ; VII, p. 541
Exmouth. VI, p. 507

F

Famigiia. X, p. 652
Fairfield. V, p. 249, 677 ; VI, p. 462
Faithlie. IV, p. 310
Falguerra. III, p. 60, 683 ; V, p. 183
Falls-of-Afton. I, p. 319
Fane Harney. III, p. 463
Fanny. VIII, p. 67 ; IX, p. 244
Faust. IV, p. 531 ; VI, p. 491
Fayle. VII, p. 166
Fédération. III, p. 670
Félicité. IV, p. 682 ; V, p. 482
Félix. VI, p. 332
Félix-Depeaux. IV, p. 144
Félix-Touache. X, p. 712
Félix-Mendelsshon. VIII, p. 345
Ferdinand de Lesseps. I, p. 126
Ferguson. VI, p. 156
Fernand. I, p. 483
Feu-Follet. III, p. 456
Fey. VIII, p. 385
Figaro. III, p. 456 ; IV, p. 22, 253
Fire-Queen. IV, p. 406 ; IX, p. 165
Firth-of-Stronsa. II, p. 419 ; IV, p. 419
Fliebot. III, p. 610
Florence. II, p. 674 ; IV, p. 529 ; VII, p. 457
Flora. VIII, p. 118, 433
Floria. VIII, p. 492
Floride. IX, p. 456
Flos. VII, p. 414
Flover. VI, p. 194
Flower. IX, p. 208
Flying-Serpent. VII, p. 175
Folkrang. IX, p. 250
Footh. II, p. 646
Foremingen. VI, p. 335
Foria. X, p. 197
Fortescue. IX, p. 760
Fortuna. III, p. 348, 698
Fournel. IV, p. 39 ; V, p. 20 ; X, p. 780
Franc. VII, p. 355
France. IV, p. 269, 279 ; V, p. 610 ; VII, p. 129
Franche-Comté. I, p. 40
Freden. VIII, p. 440
Fredensborg. X, p. 722
Frédéric-Morel. V, p. 243
Frédéric-Franc. VIII, p. 418
Frégate. II, p. 518
Frey. I, p. 153 ; VIII, p. 436
Friends. II, p. 335
Frithiof. IV, p. 584
Frogmore. VII, p. 672
Fua. IX, p. 772
Fulwell. X, p. 459
Fuskar. VI, p. 515

G

Gabriel. I, p. 229
Gabrielle-Alice. II, p. 38
Galatea. IV, p. 571
Galea. VII, p. 603
Galindo. VI, p. 274 ; VII, p. 542
Ganges. IV, p. 92 ; VI, p. 567
Gargano. II, p. 42
Garibaldi. III, p. 761
Garands. VII, p. 290
Garonne. III, p. 401 ; IV, p. 58, 558, 642 ; VII, p. 361 ; VIII, p. 305
Garston. I, p. 245 ; II, p. 578 ; VII, p. 173
Gaud. II, p. 553
Gazelle. VII, p. 12 ; VII, p. 73 ; X, p. 145
Gédéon-Coudert. VII, p. 394
Geertruda-Catharina. II, p. 687
Gemma. VI, p. 470 ; VII, p. 61
Général S. van Vhiel. II, p. 187
Général-Gordon. VI, p. 414
Genova. X, p. 537
Georg. IX, p. 774
Georges I[er]. X, p. 605
Georges-Bell. I, p. 193
Georges-Ditman. VIII, p. 407
Georges-Heaton. V, p. 394
Georges-et-Jeanne. V, p. 230
Georges-et-Louise. IV, p. 407
Georges-Locker. IV, p. 299
Georgia. IV, p. 335
Georgios I. VII, p. 371
Gerda. IV, p. 591
Gergovia. VIII, p. 109 ; X, p. 609
Germania. II, p. 710
Gheftens. X, p. 316
Gian-Michelle. III, p. 762
Gironde. VIII, p. 305
Gironde et Garonne n° 2. VII, p. 401
Giuseppina. II, p. 736
Gladys. VIII, p. 149
Glaneuse. IV, p. 150 ; VI, p. 173
Gleaner. V, p. 683
Glendal. VIII, p. 584
Glengoël. V, p. 353 ; VII, p. 272 ; IX, p. 178
Glen-Haffren. VII, p. 695
Glenlivet. IX, p. 60
Glin-Dochart. VI, p. 435
Glouworm. II, p. 158
Glowcester-City. X, p. 303
Goliath. I, p. 612
Gondola. X, p. 722
Gonchar. VIII, p. 374 ; IX, p. 213
Gottando. III, p. 370
Goya. IV, p. 33
Gracioso. VIII, p. 441
Grand-Banc. VII, p. 281
Grao-Para. IV, p. 698
Grasbrook. II, p. 716
Great-Western. II, p. 457
Grenmar. VIII, p. 433
Grenner. VI, p. 507
Grenwood. VI, p. 669
Guêpe N° 3. VIII, p. 285
Guildford. IV, p. 304
Gulow. III, p. 643
Gustave-Adolphe. II, p. 451
Gutemberg. III, p. 458
Guyana. V, p. 690
Guyenne. V, p. 482
Gwendoline. X, p. 405
Gwentland. VII, p. 25
Gyptis. II, p. 182, 665 ; IV, p. 516

H

Haïnan. I, p. 125
Halcyon. I, p. 127
Halewood. V, p. 268
Halmstad. VI, p. 328
Harbinger. IV, p. 403
Harbor. VIII, p. 84
Harmonie. IV, p. 16 ; V, p. 472
Harold. I, p. 142
Harrisburg. II, p. 719
Hartburn. X, p. 253
Haverton. VI, p. 8
Havfrue. I, p. 415
Hâvre. VIII, p. 32
Heatmare. III, p. 75
Hébé. VI, p. 191
Hector. VII, p. 442
Heimburg. VIII, p. 393
Heimdal. V, p. 405
Heinrich Bjorn. II, p. 62
Héléna. II, p. 54, 476
Hélène. X, p. 456
Helen-Otto. III, p. 331 ; IX, p. 213
Helgoland. IX, p. 571
Hélios. VI, p. 429
Helsingor. V, p. 83
Hengest. VIII, p. 412
Henny. V, p. 625
Henri IV. III, p. 671
Henriette. VI, p. 150 ; VII, p. 136, 590
Henry Armyng. II, p. 647
Henry J. Smith. VII, p. 433
Hercule. III, p. 105 ; VII, p. 582 ; X, p. 5
Heria. V, p. 382, 550
Hermon. II, p. 523
Hesper. X, p. 91
Hespérides. II, p. 274
Hildegarde. IV, p. 669 ; O, 477 ; VIII, p. 387 ; IX, 63
Hilda. X, p. 318
Hildur. VIII, p. 413
Hilston. V, p. 20
Hinden. IV, p. 51
Hindoustan. V, p. 60 ; VI p. 310

Hippolyte-Worms. V, 192 ; X, p. 422
Hippomènes. VIII, p. 387. IX, p. 63
Hohenstaufen. VI, p. 200
Holland. IX, p. 471
Holmrock. II, p. 651
Holmside. IV, p. 144
Hoop-op-Welvaart. III, p. 461
Horden. VII, p. 403
H rn Stead. VI, p. 192
Horton. VIII, p. 411
Hudson. VIII, p. 52
Huntcliff. VII, p. 431, 528
Hunting Tower. II, p. 722
Huntsman. VII, p. 702
Huntsmann. VIII, p. 55
Huron. II, p. 575
Hydia. VIII, p. 654
Hypérion. VII, p. 455

I

Ibéria. VII, p. 457
Iduna. III, p. 145
Ildewild. III, p. 696 ; V, p. 24
Ilia. X, p. 794
Immaculée - Conception. III, p. 535 ; IV, p. 70, 153 V, p. 181
Immacolata. VIII, p. 165
Immanuel. IV, p. 544
Impérial-Prince. X, p. 427
Ina Barclay. VII, p. 317
Inchmarée. III, p. 328
Inchrona. II, p. 836 ; III, p. 327
Indépendant. X, p. 233
Independente. II, p. 214 ; III, p. 374
India. IX, p. 528, 552
Indoustan. II, p. 180
Industrie. III, p. 153 ; IX, p. 575 ; X, p. 90
Inger Margrethe. VII, p. 595
Iniziatva. II, p. 264 ; III, p. 659
Insulano. X, p. 439
International. III, p. 566
Iran. VIII, p. 673
Irène. V, p. 523 ; VI, p. 141
Iris. VI, p. 685
Trithiof. VI, p. 569
Irthington. IV, p. 44
Irwin. VI, p. 469
Isabel. III, p. 87, 337 ; IX, p. 557
Isabelle. VIII, p. 274
Iskra. II, p. 469
Isle-of-Bradsy. IX, p. 543
Isle-of-konàs. VI, p. 303
Isly. VI, p. 144 ; VII, p. 375
Italia. II, p. 40, 444 ; VI, p. II 451, 535
Ivy. IX, p. 733

J

Jaffar. VIII, p. 55 ; IX, p. 220
Jamais-Pensé. IX, p. 762 ; X, p. 466
James-Wilkie. II, p. 202
Jane-Clark. X, p. 168
Jarlen. X, p. 804
Jason. IX, p. 557
Jativa. III, p. 322
Jean-Baptiste. III, p. 343
Jean-Bart. V, p. 215 ; X, p. 435
Jeanne-d'Arc. II, p. 257
Jeannette. VI, p. 68
Jenny B. Gilkey. II, p. 6
Jersu. X, p. 362
Jesmond. V, p. 88
Jessomène. II, p. 577
Johanna. III, p. 646
Johann Sverdrup. II, p. 62 ; III, p. 646
Johanne-Heinrich. III, p. 432
John-Baufield. VI, p. 702
John-B. Lyon. IV, p. 97
John-B. Maas. VII, p. 333
John-H. Pearson. III, p. 362
John-Morris n. IV, p. 444
John-bull. V, p. 691
Jokaï. VI, p. 543 ; VII, p. 147, 294
Jonge Peer Jan. II, p. 319
Joséphine. V, p. 421
Jules Chagot. V, p. 644
Julia. III, p. 79 ; VI, p. 307
Julie. V, p. 419
Juliette-Marie. VII, p. 412
Julius. V, p. 691
Junon. II, p. 331 ; V, p. 389, 486
Jupiter. IV, p. 156, 286

K

Kabyle. X, p. 258
Kaietm. VI, p. 131
Kailem. IV, p. 31
Kairos. III, p. 341
Kaiser. II, p. 48 ; X, p. 619
Karata. III, p. 424
Kate Forster. IV, p. 445
Kate Thomas. I, p. 139 ; III, p. 17
Kathleen. IV, p. 161
Katie. I, p. 531
Kelly. II, p. 532
Kepler. IV, p. 425
Kihersonese. VII, p. 447
Kildare. VII, p. 340
Kildouan. VI, p. 451, 535
K mon. III, p. 761
Kincora. III, p. 609
Kinghoin. VI, p. 462
King-Ja-Ja. VI, p. 71
Kingsdale. IV, p. 188
Kirkmichaël. III, p. 465
Kjold. I, p. 130
Klamper. II, p. 196
Kleinkinderen. IV, p. 99
Knight-of-St-Georges. V, p. 683
Kongkaare. III, p. 474
Kong-Sigurd. VIII, p. 160
Konig Wilhem I. I, p. 522
Kottingham. III, p. 41
Krown. III, p. 640

L

L'Aage. V, p. 549
Labourdonnais. IX, 54
Labrador. I, p. 259 ; IV, p. 385, 564, 660
La-Bretagne. IX, p. 33
La-Charente. X, p. 192
Lac-Ontario. V, p. 88
Lady-Aline. VII, p. 603 ; VIII, p. 276
La France, IX, p. 132, 135
La Justine. X, p. 85
Lake-Champlain. II, p. 701 ; III, p. 54, 177, 565
Lakefield. IV, p. 83
La-Licorne. IX, p. 11
La-Mingrélie. IX, p. 234
Lancashire. VI, p. 451, 535
Landsdowne Tower. VIII, p. 414
La Plata. X, p. 256, 574
Lapwing. I, p. 577
Lascar. IX, p. 220
Latatia. VIII, p. 697
Latharna. II, p. 1?3
Lauderdale. III, p. 214
Laurel. III, p. 603, 607
Laurium. IV, p. 159
Lavernock. V, p. 213
Lebanon. V, p. 258
Le-Bouffay. VIII, p. 95
Le-Châtelier. VII, p. 300, 585
Leckna. II, p. 471
Le Davre. VII, p. 281
Lector Schweigaard. III p. 609
Lemania. V, p. ?91
Lens. IX, p. 244
Léon. IX, p. 266
Léonce P. VIII, p. 700
Léonidas. IV, ?84
Les-Vosges. V, p. 66
Le-Tell. IX, p. 748
Leverrier. I, p. 1?3
Levy Burgess. II, p. 561
L'Hérault. V, p. 519
Liban. VII, p. 315
Libertas. VIII, p. 561
Libra. IX, p. 760
Liebenstein. I, p. 409
Lilburn Towers. II, p. 722
Lima. I, p. 652
Limavrière. II, 447 ; III, p. 32
Linascriève. VI, p. 263
Lincoln. VI, p. 495
Lisbonense. VII, p. 177
Lise Amélie. I, p. 561
Lismore. V, p. 85 ; VII, p. 117
Lista. IV, p. 23
Livathos. I, p. 131, 600 ; II, p. 139, 412
Livia. I, p. 182
Llanlatt-City. VII, p. 69
Llansdoff. II, p. 396
Lock-Broom. X, p. 92
Lock-Lomond. V, p. 514
Lombardia. X, p. 508, 516
Londonderry. VIII, p. 79
Longstone. VIII, p. 684
Lorenzo. IX, p. 290
Louis. III, p. 424 ; VI, p. 300
Louis IX. I, p. 472
Louisa. V, 406
Louisa H. VI, 306
Louisa-Thérésa. II, p. 8 ; III, p. 672
Louise. V, p. 30 ; X, p. 89
Louise-Isabelle. X, p. 313
Louise H. IV, p. 576
Louise N° 1. VI, p. 482
Lozama. III, p. 407 ; VI, p. 20
Lucienne. IV, p. 450
Lucile. VI, p. 179
Lucinde. VII, p. 613
Lucy. VI, p. 284
Luigina. IV, p. 596

Luisella. IX, p. 85; X, p. 110
Lusitania. III, p. 229
Lutherworth. V, p. 124
Lycia. X, p. 203
Lydia. II, p. 357; VIII, p. 570
Lyna. VII, p. 359
Lys. VI, p. 570

M

Mabel. X, p. 248, 793
Maddalena. II, p. 740
Madona Panaya. V, p. 696; VII, p. 411
Madrid. III, p. 316
Magali. III, p. 589; IV, p. 166
Magdala. III, p. 185
Malaga. X, p. 423
Malborough. II, p. 659; III, p. 277, 416
Malborough Hill. V, p. 86
Mallowdale. VII, p. 412
Maltly. VII, p. 388
Mameluke. IV, p. 170
Manaoeuse. V, p. 50
Mandalaiy. V, p. 684
Mandingue. IX, p. 529; X, p. 37
Manila. I, p. 15
Manoubia. VIII, p. 316
Manuka. X, p. 236
Mardy. II, p. 402
Maréchal Bosquet. IV, p. 633
Margaretha. I, p. 180
Margarita Franchetti. I, p. 526
Marguerite. II, p. 497, 553; IV, p. 296
Maria Stella. VIII, p. 107
Maria. II, p. 473, 711; X p. 106, 118
Marie. II, p. 35; III, p. 163; VIII, p. 45
Marie-Louise. III, p. 763; IX, p. 480; X, p. 624
Marie-Thérèse. I, p. 28; VIII, p. 551; IX, p. 73
Marietta-Ralli. X, p. 792
Marion. IV, p. 551; VI, p. 176
Mari-Vagliano. VII, p. 563
Maroc. X, p. 58
Marpessa. VII, p. 332
Marseille. I, p. 237
Marseillais n° 8. VII, p. 567
Marshal's office. I, p. 168
Mary Thomas. IX, p. 576
Massala. IV, p. 88
Masseoud. X, p. 331
Mateo-Bruzzo. IV, p. 561; 660; VI, p. 642; X, p. 344
Mathias Keraly. X, p. 211
Mathilde. I, p. 30; II, p. 135; IV, p. 328; VII, p. 360; VII., p. 289, 584, 587
Maud Hartmann. II, p. 194
Maulkins Towers. II, p. 581
Maure (le). II, p. 258
Maurice Kériniov. III, p. 663; V, p. 264
Mauritius. IV, p. 164
Max. IX, p. 732
Mayflower. IV, p. 573
Mediator. II, p. 712; III, p. 33, IV, p. 388; VII, p. 5
Melbourne. X, p. 778
Mendoza. I, p. 625; II, p. 329
Messaud. II, p. 446
Mentana. X, p. 353
Menzaleth. III, p. 763
Mercator. IX, p. 566
Mère-de-Miséricorde. X, p. 430
Méridien. VIII, p. 548
Michaël. VI, p. 86
Mignonne. II, p. 668
Milano. VIII, p. 610
Minatillan. IV, p. 690
Mincio. II, p. 684; IV, p. 140, 248
Minerva. IV, p. 164; IX, p. 251
Minister Bara. I, p. 548
Ministre Abbatucci. I, p. 507; II, p. 688; VII, p. 278
Ministre von Schleinitz I, p. 159
Minna Craig. X, p. 269
Minni G. Withney. X, p. 309
Mireille. III, p. 456
Missouri. VI, p. 467
Mitidja. VII, p. 33, 283; IX, p. 140
Mœris. VI, p. 207
Mohammed-el-Sadock. VI, p. 256, 528; IX, p. 498, 706; X, p. 561
Moïse. IV, p. 605
Mokta. X, p. 151
Molière. VIII, p. 46
Mona. I, p. 360
Montana. IX, p. 776
Montereal. X, p. 182
Montmorency. IV, p. 47
Moonstone. X, p. 321
Moorcock. V, p. 84
Morbihan. II, p. 432
Morocco. I, p. 135
Mosca. V, p. 695
Moukseaton. VI, p. 695; IX, p. 181
Mount-Lebannon. I, p. 640
Mount-Pleasant. VI, p. 645
Mulgrave. VII, p. 5_0
Murcarolo. V, p. 395
Mustapha ben Ismaël. IX, p. 480
Myrta. IV, p. 545
Myrtle. III, p. 755
Myrtle-Branch. IIX, p. 35

N

Nador. X, p. 207
Napier. V, p. 558
Natal. X, p. 563, 778
National. VII, p. 580
Nauplie. VIII, p. 596
Nautilus. X, p. 594, 598
Nautique. III, p. 397
Navigateur. VI, p. 570
Navigation. V, p. 239
Nelly-Wyse. V, p. 52
Neptune. III, p. 358, 746; IV, p. 331
Neptunus. IV, p. 327
Nerissa. IV, p. 92; V, p. 271, 275, 483; VI, p. 91
Nerito. VII, p. 686; VIII, p. 299
Nesta. II, p. 415; III, p. 410
Netherton. IV, p. 560
Neustria. I, p. 409; V, p. 660
Neutral. II, p. 693
New-Dominion. II, p. 10
Niémen. VII, p. 333
Nieuport. III, p. 72
Niger. X, p. 96
Nigretia. VIII, p. 680; IX, p. 14
Nile Boat. VI, p. 211
Niobé. II, p. 13; VII, p. 175
Niord. VI, p. 504
Nith. II, p. 276, 285; V, p. 5; VI, p. 513
Nonevi. VI, p. 646; VIII, p. 283
Noordland. V, p 118
Nora. I, p. 607; II, p. 154; V, p. 415
Nord. I, p. 628
Nordboen. VI, p. 489
Norden. V, p. 437; X, p. 463
Nordjylland. IV, p. 557
Nordland. VI, p. 333
Norge. V, p. 408
Norma. VI, p. 573
Normandie. VI, p. 160, 650; IX. p. 7, 129; X, p. 161, 244, 754
Northern. VII, p. 437
Northern-Empire. IX, p. 79
North-Grin. IX, p. 438
Northumbrie. V, p. 119
Norway. II, p. 196
Norwegia Daphnel. II, p. 457
Notre-Dame-de-Grâce. X, p. 72
Notre-Dame-de-Grâce, protégez-nous. X, p. 250, 770
Notre-Dame-de-la-Garde. III, p. 10
Nouveau-Coriolan. III, p. 710
Nouveau-C tier N° 2. VI, p. 144
Noworth Castle. II, p. 351
Nuevo-Primer-Barbareras. III, p. 227
Nuova-Emilia-Celestina. III, p. 149

O

Océan. V, p. 72; IX, p. 271; X p. 415
Ocean Wave. I, p. 166
Océanie. IX, p. 518
Océanien. X, p. 778
Oeconoom II. VIII, p. 156
Oise. I, p. 229
Olaf Trygvason. I, p. 167
Oléron. V, p. 482
Olga. III, p. 367; VII, p. 590
Olympia. V, p. 508
Oncle Joseph. I, p. 41, 225; V, p. 739
Ondine. II, p. 528
Ophir. VI, p. 303
Ordning. I, p. 523
Orénoque. VI, p. 264; VII, p. 326; X, p. 12, 743
Orion. VI, p. 73
Orione. III, p. 415
Orono. IV, p. 586
Orotawa. VIII, p. 406
Ortegal. VII, p. 560
Ortigia. I, p. 41, 225; II, p. 730
Ostaria. VII, p. 134
Ostsee. IV, p. 674
Otak-Nico. IX, p. 42
Othello. III, p. 754
Otis. VIII, p. 350

Otsilde. V, p. 251
Ottokar. III, p. 696 ; V, p. 51
Ouistreham. IV, p. 19
Ouward. VII, p. 452
Oxford. III, p. 48, 672 ; IV, p. 41 ; VIII, p. 282
Oxus. VI, p. 58 ; VII, p. 24, 285

P

Pacco. X, p. 178
Padre-Schiaffino. IX, p. 463
Palestine. II, p. 542 ; VIII, p. 66
Paliki. VII, p. 697 ; VIII, p. 656
Palmaria. VI, p 565
Pallas. VI, p. 500
Pandora. III, p. 692
Paradiso. VIII, p. 367
Parkdale. IX, p. 463 ; X, p. 159
Parklands. IX, p. 600
Parnassis. V, p. 130, 135
Partenon. III, p. 97
Parthian. VII, p. 457
Patricksfjord. III, p. 536
Patrie. II, p. 40 ; III, p. 183
Patrone. IV, p. 583
Paul. I, p. 30
Pauline. I, p. 544, II, p. 1:6, 474 ; III, p. 613
Paumben. II, p. 727
Payson-Tucher. X, p. 346
Pedro. II, p. 735 ; III, p. 371
Pégase. X, p. 66, 218
Pélion. IX, p. 210
Penarth. III, p. 750
Pennland. II, p. 344
Père-de-famille. VII, p. 518
Perigny. VI, p. 186, 426
Perle. III, p. 749 ; V, p. 641
Persévérant. I, p. 507 ; II, p. 272 ; V, p. 30
Peter. VIII, p. 790
Petit Chinois. II, p. 440
Petrel. IX, p. 252
Petrona IX, p. 728
Petropolis. III, 209
Pezzetta. III, p. 263
Phénix. V, p. 253
Picardie. I, p. 126
Pictoria. II, p. 186
Pierremont. II, p. 335
Pignos X, p. 608
Piloto. VII, p. 542
Pinedo. VI, p. 561
Planet. II, p. 65
Plantagenet. II, p. 30
Plantyn. III, p. 90
Plessey. VI, p. 308
Plinio. IX, p. 626
Plover. I, p. 522
Polaria. I, p. 261
Poliuce. VII, p. 464
Pong. II, p. 117
Portena. IV, p. 588
Port-Stanley. IX, p. 469
Portugal. III, p. 471 ; VIII, p. 326
Portugaliste. IX, p. 28
Potsdam. IX, p. 65
Pram. X, p. 800
Précurseur. III, p. 675 ; VII, p. 242
Président Garfield. V, p. 682
Président Leroy-Lallier. VI, p. 252, 736
Preussen. IV, p. 189 ; IX, p. 302
Prima. VIII, p. 593
Primula. IV, p. 174 ; IX, p. 249 ; X, p. 94
Prince Consort. VIII, p. 382
Prince-of-Wales. VI, p. 202
Princesse Louise. IV, p. 453 ; V, p. 110, 263
Prince Victor. X, p. 299
Principe di Napoli. VIII, p. 129
Prinz Frédéric. VII, p. 332
Prinz Llewellyn. VII, p. 639; X, p. 721
Prinz Wilhem Ier. VII, p. 152
Prinz Wilhem. IV, p. 321
Priorhill. V, p. 78
Priscilla. VI, p. 189
Profeta. III, p. 447
Prosperino-Palazzo. IX, p. 83
Ptolemy. VIII, p. 131

Q

Quail. II, p. 550
Queen. I, p. 46
Queen-Ann. III, p. 265
Queen-of-India. IX, p. 218

R

Racilia. III, p. 743
Racine. VI, p. 24, 387, 448 ; VIII, p. 513
Radjed Kerim. IV, p. 464
Radyr. II, p. 290
Ralph-Creyk. II, p. 68
Rand. II, p. 452
Ranée. VIII, p. 350
Rapide. I, p. 592 ; II, p. 643 ; III, p. 682 ; VIII, p. 338
Raumoor. III, p. 469
Ravenshoë. V, p. 26
Ravenswood. VII, p. 422
Reading. V, p. 178
Reaper. V, p. 683
Redbrook. VII, p. 555 ; IX, p. 25, 455
Red-Jacket. V, p. 80, 108
Redoutable. II, p. 261
Regina. IV, p. 690 ; V, p. 67, 357
Rei-de-Portugal. VII, p. 132
Reinbeck. V, p. 80, 108
Reine-des-Anges. II, p. 175
Reliance. VIII, p. 389
René-et-Isabelle. IV, p. 438
Renfort. IX, p. 762
Renfrenschire. I, p. 354
Renown. IV, p. 574
Reolas. V, p. 261
Republic. III, p. 95
Républicain. IX, p. 474, 476
Republiik. II, p. 672
République. V, p. 656 ; X, p. 161, 244, 754
Réserve. III, p. 208
Rhenania. I, p. 368
Rhenbinia. VI, p. 274
Rhine. V, p. 689
Rhodora. I, p. 609 ; II, p. 649 ; III, p. 576, 700
Rhône. V, p. 641
Rialto. VI, p. 570
Richmond. V, p. 475
Riebuch. IV, p. 306
Rimate. II, p. 479
Rio. VIII, p. 106
Rio-Tejo. V, p. 227
Risca. III, p. 220, 608
Riveraine. II, p. 538
Rivulet. X, p. 313
Roanoke. VII, p. 465
Robert-Harowing. IV, p. 633 ; V, p. 621
Robert-Ingham. VI, p. 436 ; VIII, p. 520
Roddan. VIII, p. 668
Rokelle. V, p. 58, 648
Rohl W. III, p. 733
Rolf. III, p. 15
Rome. VI, p. 708
Romsdal. X, p. 408
Rona. VI, p. 705
Rosa. IV, p. 462
Rose (la). I, p. 62
Rose-Madeleine. IX, p. 557
Rosenborg. VIII, p. 24 ; X, p. 3 9
Rotherfield. VIII, p. 103
Roumania. V, p. 517
Rowena. V, p. 658
Rowland. VII, p. 143, 656
Royal-Standard. VI, p. 56
Royal-Wellsh. III, p. 84
Rubens D. II, p. 314
Rubino. II, p. 216
Ruby. VII, p. 525 ; X, p. 385
Rufina. III, p. 570
Ruggiero Primo. IV, p. 147
Rugia. I, p. 526
Runymède. II, p. 316 ; IV, p. 555
Ruthenia. IX, p. 261

S

Sacrabosco. II, p. 46 ; III, p. 30 ; IV, p. 561
Saga. VII, p. 567 ; X, p. 722
Saghalien. VI, p. 460
Saïd. II, p. 132
Sailor-Prince. X, p. 488
Saint-André. IV, p. 438 ; VI, p. 417 ; VIII, p. 328 ; IX, p. 734
Saint-Andrews-Bay. III, p. 285 ; IV, p. 245 ; VI, p. 129
Saint-Augustin. VII, p. 366
Saint-Clars. X, p. 176
Saint-Halvard. IV, p. 591
Saint-Jeacques. VII; p. 391
Saint-Jean. II, p. 168, 566 ; III, p. 539
Saint-Jean de Dieu. VIII, p. 40
Saint-Laurent. IV, p. 668
Saint-Louis. IV, p. 583
Saint-Malo. II, p. 651 ; IV, p. 131
Saint-Marc. IX, p. 734 ; X, p. 652
Saint-Martial. IX, p. 742
Saint-Mathieu. X, p. 785
Saint-Paul. IV, p. 293
Saint-Pierre. III, p. 539 ; VIII, p. 348 ; IX, p. 734 ; X, p. 72, 402
Saint-Simon. VIII, p. 537, 649 ; X, p. 33 4

Sainte-Adresse. IX, p. 199 ; X, p. 580, 760
Sainte-Albertine. VIII, p. 565
Sainte-Anne. III, p. 82
Sainte-Marie. VII, p. 14 ; VIII, p. 5
Salazie. III, p.561 ; VI, p. 546
Salvador. III, p.5 ; V, p.466 ; VI, p. 642
Samos. VII, p. 70
Sampiero. I, p. 507 ; II, p. 688 ; VII, p. 278
San-Fernando. I, p. 626
San-Francisco. IX, p. 175
San-Gaetano. VII, p. 599
San-Giusto. VII, p. 197 ; VIII, p. 656
San-Marco. V, p. 510
San-Martin. II, p. 294, 550 ; V, p. 192 ; VI, p. 456
Santa-Fé. IV, p. 432
Santan. V, p. 655
Sanvic. II, p. 567
Sapho. IV, p. 22
Sara. II, p. 725 ; V, p. 254
Saréma. II, p. 179
Saturne. X, p. 796
Savannah. IV, p. 453 ; V, p. 110, 263
Savona. IX, p. 770
Saxmundham. III, p. 707
Schadberg. X, p. 103
Schald's. II, p. 590
Schelde. VIII, p. 305
Scherbro. IV, p. 178
Schmidborn. IV, p. 665
Scholastique. III, p. 198
Schweigaard. VII, p. 435
Scotia. IV, p. 26
Scotland. I, p. 457
Scott. V, p. 409
Sea Gull. X, p. 628
Sempiternel. VII, p. 45
Seneca. III, p. 371
Senegal. IX, p. 232
Serantes. II, p. 777
Seriglia. I, p. 168
Severn. II, p. 528 ; IV, p. 428 ; V, p. 47, 480 ; VII, p. 386
Severin. VIII, p. 171
Shaftesbury. IX, p. 462
Shanamere. I, p. 49
Shangaï. I, p. 247
Sidonian. II, p. 214 ; III, p. 374
Sif. IV, p. 330
Sigdal. X, p. 721, 802
Simon. IV, p. 25
Sir Garnet Wolseley. V, p. 44, VII, p. 68
Sirius. III, p. 582 ; IV, p. 150 ; VI, p. 375, 522 ; VIII, p. 6
Sir-Walter-Raleigh. VII, p. 567 ; VIII, p. 121 ; X, p. 289
Sir-Wiliam-Amstrong. III, p. 747 ; IV, p. 181
Skane. III, p. 105 ; V, p. 197
Slangerecht. IV, p. 101, 149
Sloop-of-Tregen. I, p. 115
Soblomsten. IV, p. 325
Sobralense. V, p. 48
Solfid. III, p. 632
Sollingen. IX, p. 50, 723
Solsaet. VIII, p. 87
Solunto. I, p. 225
Sophie. II, p.595 ; VI, p. 200
Sorrento. VIII, p. 162
Sourabaya. V, p. 17, 357
Southery. V, p. 502
Southgarth. VIII, p. 658
Southgate. IX, p. 581
Soutien. II, p. 486
Sparduana. VI, p. 700
Spartan. I, p. 519
Spearman. II, p. 194
Spenser. IV, p. 523
Sp endidezza. X, p. 261
Springbum. IX, p. 251
Stad-Nieupoort. IX, p. 591
Stanwich. VII, p. 460
Star-of-Gwent. VI, p. 202
Star-of-Victoria. V, p. 386
State-of-Florida. IV, p. 447
Stella. V, p. 399 ; VII, p. 160
Stella-Maris. X, p. 612
Stéphanie. II, p. 538 ; VII, p. 641
Stéphanie-Fernande. IX, p. 206, 553
Stephenson. VII, p. 558
Stokesley. II, p. 13
Straithairly. III, p. 604
Suez. VII, p. 73
Sultan. VII, p. 172 ; IX, p. 58
Sunda. III, p. 637
Suomi. I, p. 636
Supernal. IV, p. 576
Suzanne. III, p. 51
Suzanne Boulet. X, p. 214 765
Svala. VII, p. 191
Svane. V, p. 406
Svarland. X, p. 630
Svéa. V, p. 630
Swallow. VII, p. 172
Switzer. VIII, p. 52
Syd. VI, p. 326
Sydney. I, p. 382
Sylfide. III, p. 101
Sysham. VIII, p. 514
Szechengi. IX, p. 623

T

Tage. V, p. 618
Tagus. III, p. 329, 610
Tancarville. III, p. 65 ; VI, p. 556, VIII, p. 157
Tapajoz. V, p. 532
Taurus. III, p. 448 ; VI, p. 693 ; VII, p. 48
Tellus. III, p. 516 ; IV, p. 634 ; VI, p. 41
Terje Biken. II, 58
Teutonia. VI, p. 51, 10, 430
Thèbes. III, p. 740 ; VII, p. 464
The-Ethel. VI, p. 303
The-Norden. X, p. 293
Théodor. V, p. 416
Theresa. VIII, p. 516
Thérèse-Eymann. X, p. 83
Thérèse-Nelli. IV, p. 683 ; VI, p. 445
Thessalia. X, p. 480
Thingialla. I, p. 181 ; VI, p. 332
Thomas Melville. IV, p. 189
Thor. III, p. 608
Thordiza. VI, p. 250
Thorgny. VI, p. 482 ; IX, p. 39
Thorntondale. VI, p. 474 ; VII, p. 327
Thuringia. II, p. 712 ; III, p. 33
Tigre. I, p. 523
Tilkhurst. VII, 17 ; IX, p. 58
Timor. X, p. 591
Tinto. V, p. 360
Titan. II, p. 716
Titanie. IX, p. 254
Tit'an. VIII, 705 ; IX, p. 185
Tom-Perry. V, p. 338
Tom-Pyman. IV, p. 30
Tonkin. III, p. 663 ; V, 204
Trévanian. VIII, p. 687
Trevethic. II, 258
Trewidden. II, 582
Trinacria. III, p. 205, 569 ; VI, p. 166
Trio. II, p. 161
Tristan. I, p. 155
Tritos. IX, p. 608
Trois-Sœurs. II, p. 168 ; X, p. 787
Trojan. III, p. 289
Troma. III, p. 212
Tsaritza. X, p. 796
Tula. II, p. 201
Tunisie. X, p. 154
Turgot. I, p. 634 ; IV, p. 63, 253
Tuskar. VIII, p. 641
Tyskland. IX, p. 768

U

Uhlenhorst. VI, p. 280
Ulunda II, p. 25
Umbria. V, p. 550
Umea Pacquet. I, p. 260
União. III, p. 479
Union. VI, p. 205, 304 ; IX, p. 500
Urania. III, p. 316
Uria. X, p. 449
Ursus-Minor. IX, 587
Urugay. II, p. 654 ; III, p. 534 ; VII, p. 670
Usk. VIII, p. 555
Utopia. IX, p. 249 ; X, p. 646

V

Vadom. VIII, p. 372
Valdemar. VI, p. 137 ; V, p. 97 ; IX, p. 767
Valencia. II, p. 466, 467 ; III, p. 69, 316, 367
Valeta. VII, p. 175
Vallachia. III, p. 209
Valuta. III, p. 326
Vanduara. VIII, p. 65
Vena. VIII, p. 113
Vanina. II, p. 488 ; IV, p. 289 ; VII, p. 277
Vauban. I, p. 502
Vaucouvert. I, p. 164
Vena. V, p. 230
Vendée. II, p. 290
Veneranda. II, p. 742
Venezuéla. VI, p. 548
Vénus. V, p. 370 ; VII, p. 577
Verbena. II, p. 515
Verdandi. I, p. 418 ; II, p. 298 ; III, p. 275
Veronica. I, p. 617
Vésuve. V, p. 251, 353

Veto Absolu. III, p. 635
Vichuquem. VIII, p. 91
Vigilant. II, p. 572
Ville d'Auxerre. II, p. 154
Ville de Bahia. VII, p. 426 ; VIII, p. 458 ; IX, p. 465
Ville de Bastia. II, p. 572
Ville de Bône. V, p. 550 ; VI, p. 214
Ville de Brest. V, p. 139, 425 VI, p. 35, 453, 590, 606 ; VIII, p. 22, 258, 277
Ville de Cadix. VI, p. 259
Ville de Céara. VIII, p. 369
Ville de Compiègne. IV, p. 421
Ville de Lille. IV, p. 22
Ville de Malaga. I, p. 604 ; III, p. 766 ; IV, p. 337, 654
Ville de Maranhao. V, p. 496
Ville de Marseille. I, p. 364
Ville de Metz. X, p. 740
Ville de Montevideo. V, p. 496
Ville de Para. II, p. 271, 654 ; III, p. 534
Ville de Permambuco. II, p. 275, 285 ; V, p. 5 ; VI, p. 573 ; VII, p. 132
Ville de Rio-de-Janeiro. III, p. 300, 543 ; V, p. 7
Ville de Rochefort. IX, p. 523
Ville de Rosario. VII, p. 423
Ville de Rouen. IX, p. 193
Ville de Saint-Nazaire. IV, p. 595
Ville de San-Nicolas. V, p. 500 ; VII, p. 560
Ville de Strasbourg. III, p. 374 579, 713 ; IV, 615
Ville de Tanger. III, p. 305
Ville de Tarragone. VII, p. 431 X, p. 230
Ville de Valence. I, p. 233 ; II, p. 150 ; V, p. 246, 484
Ville d'Oran. IX, p. 56
Ville du Hâvre. VI, p. 431
Villemoès. VII, p. 583
Vindobab. II, p. 706
Vingal. X, p. 100
Violenta. I, p. 617
Virgilia. IV, p. 291
Virginia. VII, p. 419 ; VIII, p. 72
Visper. III, p. 359
Vittoria. II, p. 733 ; IV, p. 343
Voëni. III, p. 188
Vril. X, p. 405
Vulcan. V, p. 389, 486 ; VII, p. 149, 153, 155

W

Waalstein. II, p. 473
Waddington. VIII, p. 396
Waeren. II, p. 144
Waesland. II, p. 70 ; III, p. 617 ; IX, p. 750
Wandhram. III, p. 84
Wandle. IX, p. 760
Wartburg. VIII, p. 383
Washington. I, p. 632 ; IV, p. 135
Wensleydale. I, p. 151
Werfa. III, p. 37
Wergeb. V, p. 541
Westernland. V, p. 118
Westoë. VI, p. 581
Westphalia. I, p. 240 ; VI, p. 471 ; VII, p. 535
White Jacquet. VIII, p. 688
Wildnoft. VII p. 321 ; VIII, p. 48, 645
Wild-Flower. VII, p. 679 ; VI, p. 518 ; VIII, p. 36
Wilhelmina-Margaretha. VI, p. 477
Wilhelm-Ludwig. VII, p. 8
Wilka. IV, p. 195
Willfield. VII, p. 421
William. IV, p. 326
William-Hunter. VI, p. 441
Wilton. IV, p. 472
Winsloë. III, p. 310
Winthorpe. X, p. 722
Wood. II, p. 335
Woodstock. VII, p. 327
Wycliffe. II, p. 141
Wylo. V, p. 87

X

Xantho. III, p. 326, 606

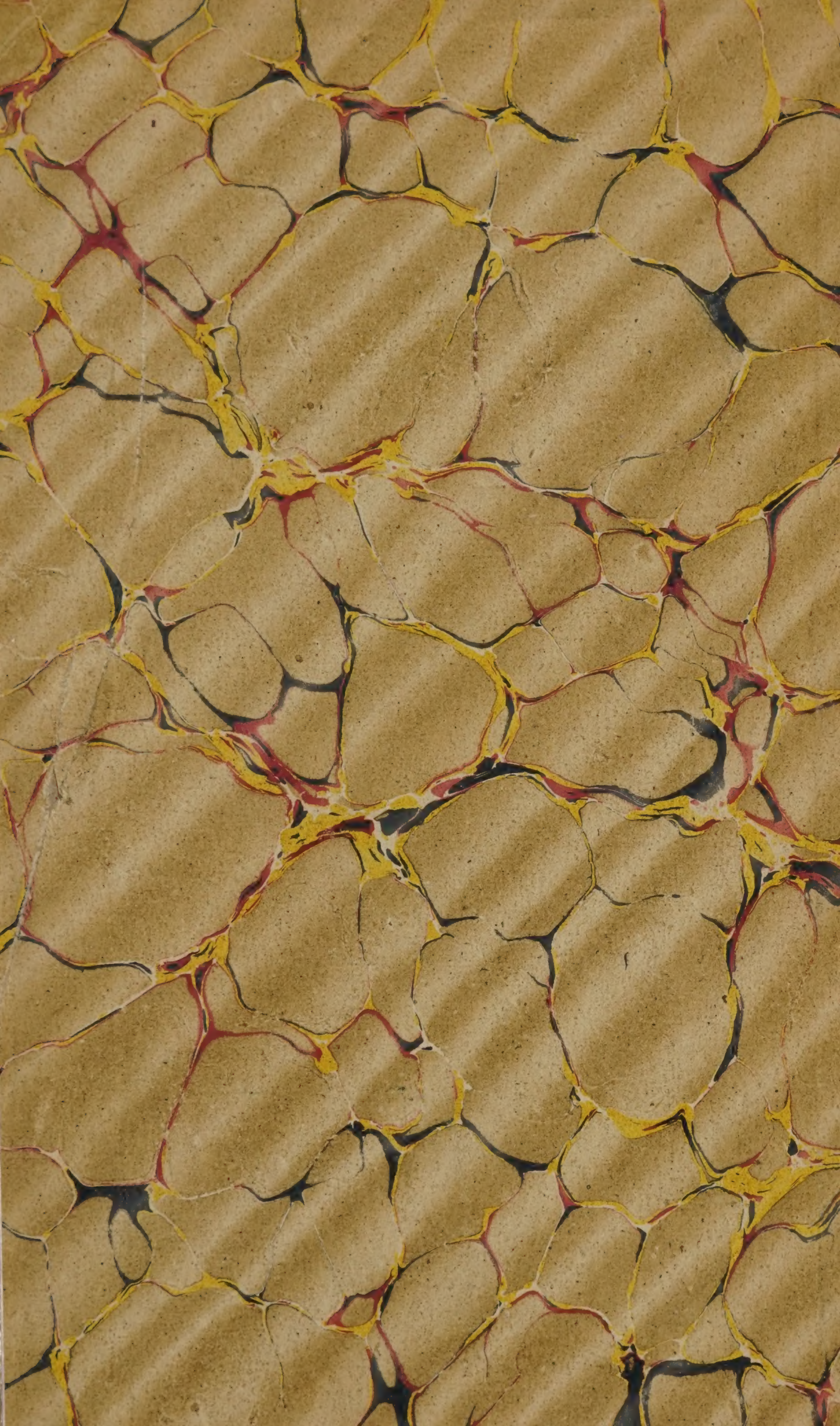
Y

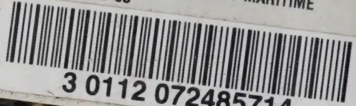
Yarra. III, p. 587 ; X, p. 203
Yarrouba. II, p. 572
Ydun. VII, p. 363
Yedmandale. V, p. 239 ; VII, p. 514 ; X, p. 25
Yelo. II, p. 72
York City. IV, p. 322
Young-American. III, p. 366
Yvonne. VI, p. 264 ; X, p. 12, 743

Z

Zaduc. III, p. 731
Zakaaris. VII, p. 187
Zanis-Stepanovich. X, p. 80
Zanzibar. VII, p. 576
Zeeland. VII, p. 460
Zeelust. I, p. 50
Zena. VII, p. 449
Zeno. VIII, p. 67
Zenobia. VI, p. 505
Zéphyr. V, p. 217






UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
COMP.L.K21.I76X C001
REVUE INTERNATIONALE DU DROIT MARITIME
1-10 INDEX 1885-95
3 0112 072485714